POLONIA ITALIA

ORBETELLO ROMA

10.400 KM.

RIO DE JANEIRO

I. KOHAK

ANNO V ROK

ROK V, Nr. 1-2
Styczeń-Luty
1931

POLONIA-ITALIA

ORGAN IZBY HANDLOWEJ POLSKO-ITALSKIEJ
ORGANO DELLA CAMERA DI COMMERCIO POLACCO-ITALIANA

ANNO V, N. 1-2
Gennaio-Febbraio
1931

Redakcja i Administracja:
Warszawa, Wierzbowa 11, tel. 202-15.
Izba Handlowa Polsko-Italska:
Warszawa, Wierzbowa 11, tel. 202-15

Redazione ed Amministrazione:
Varsavia, via Wierzbowa 11, tel. 202-15
Camera di Commercio Polacco-Italiana:
Varsavia, via Wierzbowa 11, tel. 202-15.

Założyciel — Fondatore:
Dr. ANTONIO MENOTTI CORVI

Redaktor Naczelny — Direttore Responsabile
Dr. LEON PĄCZEWSKI

WARUNKI PRENUMERATY:
Cały rok: zł. 40, pół roku: zł. 20, kwartalnie: zł. 10.
Numer pojedyńczy: zł. 4.
Konto P. K. O. 14.614.

ABBONAMENTI:
Un anno: L. 100, Sei mesi L. 50, tre mesi L. 25.
Un numero separato: L. 10.
Conto-Corrente: P. K. O. 14.614 (Cassa Postale di Risparmio)

Treść:

Sommario:

ITALO BALBO

Eroico combattente della guerra mondiale, della rivoluzione fascista e delle conquiste dei cieli, Italo Balbo è all'avanguardia ardita di quella gioventù italiana che nel cammino ansioso della civiltà si è lanciata gagliarda e sicura, non immemore della eredità immortale che Roma le ha tramandato.

Come nelle ore tormentose della lotta cruenta egli conobbe e difese le arrossate trincee delle Alpi, come all'Italia di Mussolini egli dette tutto il suo giovane cuore di combattente e la sua eletta mente di politico e di costruttore, tra i fedelissimi esecutori della volontà del Duce — che è il primo animatore dell'aviazione italiana, — così seppe, Ministro dell'Aeronautica, condurre con crescente ardore, sulle vie d'una gloria che non declina, i pionieri dell'aviazione nazionale.

Dopo le crociere da lui guidate sul Mediterraneo occidentale e orientale e sul continente europeo — per le quali fu da Mussolini nominato generale di squadra aerea, in nome dei grandi „servigi resi allo sviluppo ed al perfezionamento dell'aviazione della Patria" — preparò e attuò mirabilmente la nuova e veramente eroica impresa, voluta dal Duce, la quale, com'egli stesso disse agli equipaggi trasvolatori dell'Atlantico, „era destinata ad entrare nel ciclo dei più memorabili fasti della storia aeronautica del mondo". E tale storia ha tutti i segni della nuova civiltà in quanto è fatta dell'eroismo più nobile e puro, congiunto al più progredito perfezionamento tecnico.

Sono trascorsi dieci anni dalla prima traversata aerea dell'Atlantico settentrionale, ed otto da quella dell'Atlantico meridionale, in un continuo susseguirsi di ardimenti e di sacrifici, in cui è apparsa tutta la bellezza e l'asprezza della battaglia, e in cui vive uno spirito epico intenso e superiore.

Bohaterski bojownik wojny światowej, rewolucji faszystowskiej i walk o zdobycie powietrznych bezmiarów, Italo Balbo jest dziś nieustraszonym przewodnikiem italskiej młodzieży, która, zachowawszy w pamięci nieśmiertelną spuściznę starożytnego Rzymu, kroczy nieustannie naprzód ku cywilizacji przyszłości.

Ten, który w tragicznych zmaganiach się narodów bronił od wroga zabarwione krwią okopy alpejskie, który później złożył swe młodzieńcze, dzielne serce i wybitny umysł polityka i budowniczego na ołtarzu Italji Mussoliniego, zapisując się w szeregi najgorliwszych wykonawców woli Wodza — pierwszego budziciela lotnictwa italskiego — zdołał, zająwszy stanowisko Ministra Lotnictwa, z wzrastającym nieustannie zapałem poprowadzić pionierów lotnictwa narodowego na drogę niegasnącej chwały.

Po objęciu kierownictwa nad przelotami okrężnemi zachodniej i wschodniej części Morza Śródziemnego oraz lądu Europy — za które otrzymał od Mussoliniego nominację na generała eskadry lotniczej, w imię „wielkich zasług oddanych rozwojowi i udoskonaleniu lotnictwa ojczystego" — przygotował i urzeczywistnił w sposób wspaniały, zgodnie z wolą Wodza, nowy prawdziwie bohaterski wyczyn lotniczy, przeznaczony w myśl jego słów, zwróconych do załogi, przelatującej Atlantyk, „by stanąć w szeregu najpamiętniejszych uroczystości, jakie zapiszą się na kartach dziejów lotnictwa światowego". A dzieje owe noszą wszystkie cechy owej cywilizacji, zawartych w niej najczystszych i najszlachetniejszych pierwiastków bohaterstwa, połączonych z najdalej idącemi udoskonaleniami technicznemi.

Minęło dziesięć lat od pierwszego przelotu nad północną, osiem od przelotu nad południową częścią Atlantyku, wśród następujących po sobie bez przerwy śmiałych imprez i ofiar, w których przejawiło się w pełni piękno i trud walki, wiecznie żywy, tętniący, wzniosły duch epicznego heroizmu.

Czterobarwny zespół, pozostający pod kierownictwem Ministra Balbo, i złożony z eskadr: czarnej,

Lo stormo quadricolore guidato dal Ministro Balbo — squadriglie nera, bianca, rossa e verde, esprimenti i colori dell'Italia e del Fascismo — ha suscitato, come doveva suscitare, l'entusiasmo e la sorpresa dei tecnici e del mondo, superando da Roma con superbo volo prima cinque mila chilometri e la tempesta delle Baleari, durissima prova per gli equipaggi come per le macchine, e indi, d'un balzo, tremila chilometri tra la costa africana e quella del nuovo continente. L'aviazione italiana si è posta così al primo rango di quelle in oggi più avanzate; nella genialità tecnica e nel giovanile ardimento sta la ragione della sua vittoria. Con questa sua nuova tappa nell'arduo e pur celere affermarsi dell'aviazione, essa ha inaugurato la traversata degli oceani con un fitto stormo di apparecchi, distanziandosi d'un gran tratto dai precedenti tentativi di singoli.

Sino a questo momento non avevano valicato l'oceano che velivoli eccezionalmente curati allo scopo, con particolari tecnici minuziosamente ottenuti, e i loro piloti erano stati sempre i migliori assi delle gesta nelle vie dell'azzurro; e non mai, prima d'ora, s'era tentato il valico dell'inquieto oceano con una formazione così compatta di energie. Su apparecchi di serie, dotati di alte qualità marine, hanno volato piloti di squadriglia, frutto i primi di un'industria che si sta poderosamente affermando nel mondo, esponenti i secondi di una perfetta preparazione spirituale, fisica e tecnica, quale solamente può dare a una aviazione un Capo che ai giovani anni unisce una esperienza sicura.

* * *

I dodici apparecchi italiani ebbero dodici precursori nell'itinerario dal vecchio mondo all'America latina, a cominciare dai portoghesi Cabral e Cutinho che si accostarono, il 30 marzo 1922, al piede della Torre di Belfem sul Tago, vicina al luogo stesso dove il grande Cabral, l'antenato, valeggiò nell'anno 1500 verso il Brasile. Il 22 gennaio 1926 Franco parte da Palos de Moguer, come Colombo, e giunge in 19 giorni a Buenos Aires, dopo un percorso di 10.000 km. Gli italiani De Pinedo e Del Prete, il 22 febbraio 1927, partendo da Helmas (Cagliari) traversano a tappe,

białej, czerwonej i zielonej, symbolizujących narodowe barwy Italji i Faszyzmu, obudził, gdyż winien był obudzić zapał i podziw zarówno wśród techników-specjalistów, jak i u świata, przebywszy z Rzymu w dumnym locie pięć tysięcy kilometrów, a po stoczeniu walki z gwałtowną burzą nad wyspami Balearskiemi, stanowiącą nielada próbę dla załogi i maszyn, pokonał w nieprzerwanym locie trzy tysiące kilometrów na przestrzeni między wybrzeżami Afryki i Nowego Kontynentu.

Lotnictwo italskie wysunęło się więc na czoło najbardziej dziś zaawansowanego lotnictwa światowego. Przyczyna jego zwycięstwa leży z jednej strony w genjalnej organizacji technicznej, z drugiej zaś w ożywiającem tchnieniu młodzieńczego zapału. Ów nowy etap śmiałego a szybkiego wzmożenia się siły lotniczej stał się punktem wyjścia grupowego przelotu nad Oceanami, dystansując na wielką odległość usiłowania indywidualne. Aż do owej pamiętnej chwili przebywały Ocean jedynie pojedyńcze samoloty, specjalnie przysposobione dla tego celu, drobiazgowo obmyślone w szczegółach technicznych, kierowane przez najlepszych asów lotnictwa w przestrzeniach błękitu, nie usiłowano zaś opanować bezkresnego burzliwego żywiołu przez tak zwarty zespół energij lotniczych. Na samolotach seryjnych, zaopatrzonych we wszelkie urządzenia morskie, wytworach przemysłu, zdobywającego z każdym dniem coraz większe ogólnoświatowe znaczenie, wzlecieli w wyżynę piloci eskadr, idealnie przysposobieni pod względem duchowym, fizycznym i technicznym — tacy, jakich mógł jedynie dostarczyć narodowemu lotnictwu przywódca, łączący młodość z wytrawnem, nie zawodzącem doświadczeniem.

* * *

Drogę, wyznaczoną dla dwunastu samolotów italskich ze Starego Lądu do Ameryki Południowej, przebyło już poprzednio dwanaście samolotów pojedynczych. Pierwszy, kierowany przez Portugalczyków Cabrala i Cutinho, którzy w dniu 30 marca 1922 r. przybyli nad morze, do stóp wieży Belfem przy ujściu Tagu, gdzie, jeszcze w 1500 r. pradziad jednego z nich, genjalny Cabral, rozpiął żagle okrętu, by popłynąć do Brazylji. 22 stycznia 1926 lotnik Franco wystartował z upamiętnionej przez Krzysztofa Kolumba miejscowości Palos de Moguer i, przebywszy przestrzeń 10.000 km. wylądował po 19 dniach w Buenos-Aires. 22 lutego 1927 italscy lotnicy De Pinedo i Del Prete wyruszają z Helmas (Cagliari) na samolocie „Santa Maria" i przelatują etapami południową część Atlantyku. 2 marca urugwajska załoga Large Barres, która obrałą Pizę jako

sul „Santa Maria", l'Atlantico del Sud. Il 2 marzo l'equipaggio uruguaiano di Larre Barges, che muoveva da Pisa per il giro del mondo, atterra presso Rio de Oro e cade prigioniero dei Mori. Il 28 aprile i brasiliani Da Barros, Cunha e Braja sono salvati da un battello italiano presso Fernando di Noronha. Sermento de Beires unisce in piu tappe Lisbona a Pernambuco nel marzo — aprile 1926. Il 5 maggio, Soint Roman, Muneres e Petit si perdono in mare; il 15 ottobre 1927 riesce il tentativo di Costes e Le Brix, che giungono a Porto Natal dal Bourget (Parigi): e la prima traversata senza scalo. Il 1 agosto il comandante Franco tenta la seconda impresa sul „Numancia", ma cade ed e raccolto da un piroscafo inglese. Il 3 e il 5 luglio 1929 Ferrarin e Del Prete balto no il record mondiale di distanza volando da Roma a Genitabu (Brasile), con un volo senza scalo, di 7.188 km. Pochi giorni dopo questo viaggio clamoroso, l'equipaggio capotto e Del Prete soccombe in seguito alle sue ferite. Jimenez e Iglesias il 25 marzo 1929 volano da Siviglia a Bahia; Challe e Larre Borges riescono nella traversata il 16 dicembre. Mermoz, infine, effettua il primo viaggio postale tra Tolosa e Natal nel maggio 1930.

Precursori, che la storia non dimentica. Il Duce Mussolini ha donato alla citta di Natal una colonna romana a ricordo del volo di Ferrarin e Del Prete, inaugurata da Italo Balbo appena giunto dal mirabile volo. La colonna capitolina ha questo epigrafe: „Portata in un balzo sulle ali veloci, oltre ogni vietata distanza, da Del Prete e Ferrarin, l'Italia qui giunse, e dal 20 luglio 1928 l'Oceano non piu divide ma unisce i figli di Roma del vecchio e del nuovo mondo. Italo Balbo, sciogliendo il voto di piu profonda fraternita fra l'Italia e il Brasile, qui posandosi col suo stormo alato, questa colonna capitolina, donata da Mussolini alla citta di Natal, consacrò a perenne ricordo".

Sulla nuova gesta italiana i nomi degli eroi capitano Boer, tenente Barbicinti, e sottufficiali Nensi, Imbastari e Fois gettano la luce del loro virile sacrificio per la gloria della Patria.

Dott. A. MENOTTI CORVI.

punkt startu do przelotu naokoło świata, ląduje w bliskości Rio del Oro i dostaje się w niewolę murzynów. 28 kwietnia łódź italska, krążąca w okolicy Fernando di Noronha, spieszy z pomocą brazylijskim lotnikom De Barros, Cunha i Braja. W marcu — kwietniu 1926 Sermento de Beires przelatuje w kilku etapach linję powietrzną, łączącą Lizbonę z Pernambuco. 5 maja samoloty kierowane przez Saint Romania, Meneresa i Petita giną w nurtach morskich; 15 października 1927 Costes i Le Brix wyruszają z lotniska Bourget pod Paryżem i, odbywszy pierwszy przelot bez lądowania po drodze, docierają szczęśliwie do Porto Natal. Pierwszego sierpnia komendant Franco usiłuje powtórzyć ów śmiały wyczyn na samolocie „Numancia", lecz pogrąża się w falach i znajduje ratunek na parowcu angielskim. 3 i 5 lipca Ferrarin i Del Prete pobijają światowy rekord przestrzeni, przelatując bez lądowania 7.188 km. dzielących Rzym od Genitabu w Brazylji. W kilka dni po zakończeniu owej rozgłośnej podróży załoga ulega wypadkowi i Del Prete umiera z otrzymanych ran. 25 marca 1929 Hiszpanie Jimenes i Iglesias dokonują przelotu z Sewilli do Bahii, 16 tegoż miesiąca Challe i Borges przebywają ocean szczęśliwie. Wreszcie w maju 1930 Mermoz odbywa pierwszą nadpowietrzną podróż pocztową z Tuluzy do Natalu.

O tych bohaterskich pionierach historja nie zapomni. Dla upamiętnienia przelotu Ferrarina i del Prete Mussolini ofiarował miastu Natal kolumnę rzymską, inauguracji której dokonał Italo Balbo niezwłocznie po zakończeniu wspaniałego lotu. Na kolumnie owej, co od wieków wznosiła się na Kapitolu, widnieje napis: „Jednym wzlotem przeniesiona na chyżych skrzydłach przez Del Prete i Ferrarina, poza granice niedościgłej przestrzeni, Italja przybyła tu — i od dnia 20 lipca 1928 r. Ocean nie dzieli już, lecz łączy synów Rzymu, Starego i Nowego Świata". Wyrażając życzenie rozwoju głęboko szczerego zbratania się Italji z Brazylją, Italo Balbo, wylądowawszy tu ze skrzydlatym swym zespołem, poświęcił ową kapitolińską kolumnę — dar Mussoliniego — miastu Natal na wieczną rzeczy pamięć.

W nowym wyczynie lotnictwa italskiego nazwiska bohaterów tej miary, jak kapitan Boer porucznik Barbicinti, podoficerowie Nensi, Imbastari i Fois, blaskiem swej mężnej ofiary przyczynili się do wzmożenia chwały Ojczyzny.

Dr. A. MENOTTI CORVI.

TRANSATLANTYCKI RAID ITALSKI *)

(CROCIERA TRASATLANTICA ITALIANA).

Rozwój lotnictwa italskiego.

Lotnictwo italskie stało w roku 1918, t.zn. w chwili zakończenia wojny światowej u szczytu swej potęgi rozwojowej.

Wystarczy tylko przyjrzeć się następującym danym:

Produkcja dzienna przemysłu italskiego dochodzi w tym okresie do fantastycznych cyfr: 30 płatowców, 60 silników, 200 śmigieł. Czynnych było 27 fabryk samolotów, 18 fabryk silników oraz około 62 drobniejszych wytwórni materjałów pomocniczych. Pod koniec wojny światowej szacowano siły lotnicze Italji na 13.000 samolotów, 24.000 silników różnej mocy, oraz około 6.000 pilotów. W samym roku 1918 zostało wyszkolonych przeszło 2.400 pilotów.

Już w pierwszej połowie 1919 roku następuje przełom, spowodowany ogólnym kryzysem gospodarczym, który również dotkliwie daje się we znaki przemysłowi italskiemu, gdyż odpadają znaczne zamówienia rządowe, a konjunktury zdobycia rynków zagranicznych były nieodpowiednie i za drobne w stosunku do możliwości twórczych kraju.

Lotnictwo italskie przeżywa kilka lat chudych.

Dopiero zainteresowanie się odpowiednich czynników, oraz ogólne zrozumienie, że lotnictwo, aczkolwiek rzecz nadzwyczaj kosztowna, jest jednak nieodzownym czynnikiem obrony kraju, sprawiło to, że przemysł, odpowiednio poparty przez rząd, począł się powoli budzić z letargu i stawać na nowo do pracy twórczej.

Racjonalny i stopniowy rozwój, fachowa i systematyczna gospodarka, poparta z jednej strony wiedzą teoretyczną, z drugiej — doświadczeniem zdobytem w praktyce, wydały też w niedługim czasie owoce, świadczące o jakości wytwórczej przemysłu italskiego.

Oto kilka przykładów z lat ostatnich:

W roku 1928 został dokonany raid na przestrzeni 3000 km., w którym brało udział 61 hydroplanów wojskowych wywiadowczych. Trasa lotu prowadziła wzdłuż wybrzeży zachodniej części Morza Śródziemnego z wodowaniami w portach Francji i Hiszpanii. W roku 1929 odbył się również raid podobny. Tym razem brało w nim udział 35 ciężkich wodnopłatowców do bombardowania. Eskadra obleciała wschodnią część Morza Śródziemnego, sięgając aż do Morza Czarnego. Italska flota aeronautyczna odwiedziła wówczas pięć państw nadbrzeżnych: Grecję, Turcję, Bułgarję, Rumunję i Rosję.

W tym roku został dokonany godny szczególnej uwagi wyczyn lotniczy: lot grupowy między trzema kontynentami, Europą, Afryką i Ameryką Południową, z przelotem nad Atlantykiem.

W locie tym na przestrzeni, wynoszącej przeszło 10.000 km. wzięło udział 14 hydroplanów morskich.

Taki lot nosi na sobie piętno nietylko pewnego wyczynu sportowego, lecz również miał na celu sprawdzenie wyszkolenia wojskowego, jak też i wykazanie walorów technicznych sprzętu, to znaczy silnika i płatowca.

Prekursorzy lotu transatlantyckiego.

Do dnia dzisiejszego nie przedsięwzięło żadne z państw takiego gigantycznego przelotu nad Atlantykiem Południowym w grupowym locie.

Atlantyk Południowy został już kilkakrotnie przebyty przez poszczególne samoloty, począwszy od roku 1922.

Pierwszymi zdobywcami jego byli portugalczycy, lotnicy Scadura Cabral i Cotinho, którzy przelecieli z Lizbony do Rio de Janeiro w kilkunastu etapach. Lot odbywał się na angielskim płatowcu Fairy z 300 konnym silnikiem Rollce Royce.

Drugi lot odbył się w roku 1926. Uskutecznili go hiszpańscy piloci na płatowcu Dornier Wall, przelatując tę samą trasę etapami w ciągu 62 godzin lotu.

Następny lot przypadł Brazylijczykowi De Barros w 1927 roku.

Czwarty z kolei lot został dokonany przez sławnych lotników italskich: De Pinedo, Del Prete i Zacchetti również w 1927 roku. Lot odbywali na płatowcu typu Savoia Sa 55.

W czasie 7-go lotu, który przedsięwzięli Francuzi zginęła cała załoga.

Przelecieli bez lądowania te przestrzeń piloci francuscy Costes i Le Brix w 1927. Ich rekord został jednak już w następnym roku pobity przez pilotów italskich Del Prete i Ferrarina, którzy odbyli swój lot na wodnopłatowcu Savoia S. 55. z silnikiem Fiat 550 KM.

Za przykładem tych ostatnich poszli następnie jeszcze raz Hiszpanie, Urugwajczycy i Francuzi, wszyscy w locie bez lądowania po drodze.

A więc po raz trzynasty została już przebyta droga od naszego kontynentu do Ameryki Południowej.

Z tego już cztery razy przez samoloty italskiej konstrukcji, S. 55. i S. 64.

Między temi lotami poszczególnych płatowców, a ostatnio dokonanym lotem grupowym nie możemy przeprowadzić żadnej skali porównawczej, ze względu na zupełnie odmienny charakter lotu oraz na imponującą liczbę zespołu.

---

*) Odczyt, wygłoszony przez p. inż. Stanisława Rogalskiego, prof. Instytutu Aerodynamicznego w dn. 23 stycznia r.b. w Uniwersytecie Warszawskim, urządzony staraniem attaché wojskowego Ambasady Italskiej w Warszawie, p. pułk. Pacifici. Obecni byli na odczycie ambasador Król. Italji, p. hr. Martin Franklin wraz z członkami Ambasady oraz przedstawiciele rządu polskiego, sfer gospodarczych, naukowych i t. p.

Wszak musimy zdać sobie dobrze sprawę z ogromnych trudności organizacyjnych już choćby samego zaopatrzenia w materjały pędne dla takiej eskadry transatlantyckiej; przecież chodziło tu o dostarczenie na poszczególne etapy paliwa dla prawie 15.000 koni mechanicznych, które miały przebyć drogę 10.000 km.

Eskadra, która dokonała przelotu w szyku bojowym na przestrzeni 3.000 km. nad morzem, w okolicach odznaczających się gwałtownemi zaburzeniami atmosferycznemi, wydała sama sobie bardzo chlubne świadectwo o swem doskonałem wyszkoleniu fachowem.

Prace przygotowawcze.

Przed lotem tym zostały przeprowadzone bardzo sumienne przygotowania.

Zorganizowano specjalny kurs lotniczy w Orbetello, t. zw. Wyższą szkołę Aeronautyki pod osobistem kierownictwem pułk. Maddaleno.

Odpowiednio opracowany program kursu zapewniał pilotom wspaniałe wyszkolenie pod względem teoretycznym i praktycznym. Na kurs ten uczęszczali wszyscy ewentualni członkowie, którzy mieli brać udział w wyprawie.

Drogą egzaminów konkursowych zostali ostatecznie wybrani piloci, przeznaczeni do wzięcia udziału w gigantycznym przelocie. W czasie trwania tego kursu piloci mieli zapewniony wspaniały trening lotniczy. Zostały dokonane trzy przeloty szkolne, w których piloci zapoznawali się praktycznie z metodami aeronawigacji, opartemi na zasadach astronomicznej i radiogoniometrycznej. Pierwszy na trasie Orbetello-Los Alcazares — Cagliari — Ostia — Orbetello, drugi na linji Orbetello — Trypolis i z powrotem. Trzeci na trasie Orbetello — Trapani — Orbetello.

Jako typ płatowca, który postanowiono użyć do lotu, wybrano już dobrze znany i wypróbowany wodnopłat, typu Savoia S. 55, zaopatrzony w dwa silniki Fiat o łącznej mocy 1.100 KM.

Zasięg tego płatowca został bardzo szczegółowo zbadany i sprawdzony. Przeprowadzono dokładnie badania nad zmniejszeniem zużycia paliwa przez silnik, do najniższych granic, nie przekraczających jednak norm potrzebnych do należytego i sprawnego działania motoru.

Z licznych doświadczeń i prób zostało ostatecznie ustalone średnie zużycie paliwa na około 190 kg na każdą godzinę pracy silnika w locie. To zużycie odpowiada pracy silnika przy 1800 do 2000 obrotach na minutę oraz średniej szybkości przelotnej około 165 km/godz. A więc przeciętnie samolot zużywał przy przelocie jednego kilometra około 1,160 kg benzyny.

Próby powyższe zostały dokonane w różnych warunkach atmosferycznych i klimatycznych. Badano zachowanie się silnika oraz jego pracę nietylko w czasie lotów nad Italją, lecz również w sferze tropikalnej.

W tym celu urządzono specjalną bazę doświadczalną na zachodniem wybrzeżu Afryki w Bolama.

Na podstawie tych wszystkich doświadczeń został definitywnie oznaczony zasięg hydroplanu na 3500 km., to znaczy o 500 km. większy, niż wynosił najdłuższy etap lotu z Bolama do Porto Natal.

Ogromnym nakładem pracy zostały przygotowane odpowiednie bazy lotnicze, które zapewniały wodnopłatowcom dobre miejsce do wodowania, zakotwiczania i startowania.

Na bazach znajdowały się składy paliwa, smarów oraz części zapasowych zarówno dla silnika, jak i płatowca.

Biorąc pod uwagę duże odległości a w szczególności nadzwyczaj trudne warunki komunikacyjne i transportowe na zachodniem wybrzeżu Afryki, należało zawczasu pomyśleć o wysłaniu materjałów i odpowiedniego personelu technicznego.

W tym celu były oddane do dyspozycji władz lotniczych dwa statki: Aosta i Alice, które przewiozły odpowiednie materjały. Statek „Aosta" popłynął następnie do Porto Natal i Rio de Janeiro.

Natomiast statek „Alice", obsługujący bazy wybrzeża Afgańskiego pozostał w Boloma. Jego zadaniem było utrzymywanie stałego kontaktu radjotelegraficznego z Italją i samolotami w czasie lotu. Podczas pobytu pilotów w Bolama służył im jako miejsce zamieszkania. —

Skład załóg.

Z absolwentów Wyższej Szkoły Aeronawigacyjnej zostały wyznaczone następujące załogi: dla czterech kluczy po trzy samoloty w każdym. Dla łatwiejszego odróżniania zostały klucze odpowiednio poznaczone kolorami: czarnym, białym czerwonym i zielonym.

Załoga każdego samolotu składała się w pierwszej części rajdu t. zn. na trasie z Orbetello do Bolama z pięciu ludzi: dwóch pilotów i mechanika, radjotelegrafisty i jednego montera fabrycznego. Ten ostatni zostawał w Bolamie celem odciążenia płatowca w czasie lotu transatlantyckiego w jego najdłuższym etapie. (3000 km.)

Samolot był zaopatrzony w urządzenia dwusterowe, tak że piloci mogli się zmieniać w pilotowaniu oraz przeprowadzać odpowiednie obliczenia aeronawigacyjne.

Mechanik mógł podczas lotu dokonywać drobnych napraw silników i ich armatury.

Na czele całej wyprawy stał minister lotnictwa italskiego gen. Balbo. W locie brali udział Szef lotnictwa wojskowego gen Valle oraz znany pilot pułk Maddaleno.

Hydroplan italski S. 55. Atlantico.

Typem aparatu wybranym do przelotu transatlantyckiego jest hydroplan „S. 55 Savoia Marchetti Atlantico", jednopłatowiec o dwu silnikach w tandemie. Łódki kabinowe umieszczone po bokach. Różni się ten typ od hydroplanu normalnego S. 55 rodzajem silników i znacznemi zmianami w kadłubie i instalacjach.

Silniki, umieszczone na S. 55 Atlantico, są typu

„Fiat A. 22" z reduktorem, o łącznej sile 1120 km; silnik przedni posiada śmigło o dwóch śmigach, a silnik tylny posiada śmigło o czterech śmigach.

Kabina pilotów, dwumiejscowa, znajduje się w wydrążeniu najgrubszej części skrzydła, bezpośrednio pod podstawą silnika. Miejsce każdego pilota jest skontruowane w sposób możliwie najwygodniejszy, z uwzględnieniem wymagań długotrwałego pozostawania na jednem miejscu. Każdy z pilotów może kolejno oddawać stery towarzyszowi i poruszać się w obszernych pływakach.

Na powierzchni kabiny są umieszczone wszystkie przyrządy kontroli silników, samolotu i przyrządy nawigacyjne. Cyferblaty przyrządów są fosforyzujące dla celów lotu nocnego.

Łódki są wydłużone i rozszerzone znacznie w porównaniu do S. 55 normalnego.

W całym aparacie są rozmieszczone zbiorniki paliwa pojemności 5420 litrów. A ponieważ silniki zużywają mieszankę benzynowo — benzolową, ważącą około 0.750 kg. na jeden litr, waga więc transportowanego paliwa, przy pełnym ładunku wynosi około 4060 kg. Mieszanka zostaje wciągana przez pompy, poruszane mechanicznie przez silniki, po dwie pompy na każdy silnik

Aparat z pełnym ładunkiem waży około 10.000 kg.

Pomiędzy dwoma silnikami, na tej samej podstawie jest umieszczony zbiornik oliwy, z którego przedostaje się ona bezpośrednio do silników.

Chłodnica na wodę, o chłodzeniu przedniem, jak przy S. 55 normalnym; w środku skrzydła jest umieszczony zapasowy zbiornik wody.

Rozruch silników jest elektryczny.

Na przodzie łodzi lewej jest umieszczona radjostacja, nowego typu, służąca do radjotelegrafji i radjotelefonji wszelkiej długości fali..

Urzędzenia świetlne, wewnętrzne i zewnętrzne, ułatwiają loty nocne.

Samolot, wraz z instalacjami i radjostacją, waży około 5000 kg. i może unieść taki ciężar, złożony z benzyny, załogi i różnych materiałów. Przy pełnem obciążeniu jego szybkość wynosi około 170 km. (godz. przy obciążeniu zmniejszonym dochodzi do około 220 km.) godz.

Szybkość w czasie wyprawy, t. zn. maksymalna przy najmniejszem zużyciu benzyny wynosi 160 — 180 km.

Cechy charakterystyczne.

Rozpiętość skrzydeł	24 m.
Długość maksyml aparatu	16 „
Wysokość	5 „
Grubość maksymi skrzydła	5.10 m.
Powierzchnia nośna	93 m²

Silnik italskiego hydroplanu S. 55 Atlantico.

Silnik wmontowany na hydroplanie „S. 55. Atlantico" jest typu Fiat A. 22 R. (z reduktorem), o 12-tu cylindrach, rozmieszczonych w dwóch rzędach, pod kątem 60°.

Średnica cylindrów wynosi 135 mm., skok 160 mm. Pojemność całkowita litrów 27,920; stosunek kompresji 5,5.

Siła normalna motoru, przy 1950 obrotach na minutę motoru i 1260 śmigła, wynosi 560 KM; może on jednak rozwinąć moc maksymalną 600 KM, przy 2100 obrotach silnika i 1360 śmigła.

Waga całkowita (z nasadą śmigła, urządzeniem rozruchowem itd.) wynosi 517 kg.

Podstawa jest z aluminjum; cylindry ze stali, z pokryciem chłodzącem z blachy spawanej, połączone górą ze skrzynkami rozdzielczemi.

Tłoki wykonane są z aluminjum.

Skrzynki rozdzielcze o podwójnych cewkach, z przewodami rozdzielczemi (wdechowemi i wydechowemi).

Zapłon jest podwójny i niezależny: po 2 świece na cylinder, i po 2 magnesy „Marelli" M. F. 12.

Dopływ benzyny odbywa się przy pomocy pompy i tłoków.

Dopływ smarów odbywa się przy pomocy pomp trybowych.

Chłodzenie odbywa się za pomocą wody tłoczonej przez pompę centryfugalną.

Rozruch odbywa się przy pomocy sprężonego powietrza i magnesu rozruchowego.

Przebieg i etapy lotu.

W przelocie z Italji do Rio de Janeiro — ok. 10.350 km. — przebyto następujące etapy:

Orbetello — Cartagena	km. 1.200
Cartagena — Kenitra	km. 700
Kenitra — Villa Cisneros	km. 1.600
V. Cisneros — Bolama	km. 1.500
Balama — Porto Natal	km. 3.000
Porti Natal — Bahia	km. 1 000
Bahia — Rio de Janeiro	km. 1.350
Ogółem	km. 10.350

Przeloty od etapu do etapu odbywały się na niżej wskazanych linjach z podaniem wymaganego czasu:

I etap

Orbetello — Wyspa Lavezzi	Km. 215
Wyspa Lavezzi — Przylądek Soller	Km. 575
Przylądek Soller — Mar Menor (Cartagena)	Km. 410
Ogółem	Km. 1.200
	7½ godz.

II etap

Los Alcazares — Przylądek Palos	km. 20
Przylądek Palos — Przylądek Gata	km. 155
Przylądek Gata — Przylądek Spartel	km. 350
Przylądek Spartel — Kenitra	km. 175
Ogółem	Km. 700
	4½ godz.

III etap

Kenitra — Przylądek Kantin	km. 330
Przylądek Kantin — Przylądek Jubi	km. 650
Przylądek Jubi — Przylądek Boiador	km. 270
Przylądek Boiador — Villa Cisneros	km. 350
Ogółem	Km. 1.600
	10½ godz.

IV etap

Villa Cisneros — Przylądek Bianco	km. 360
Przylądek Bianco — Dakar	km. 700
Dakar — Przylądek Rosso	km. 270
Przylądek Rosso — Bolama	km. 170
Ogółem	Km. 1.500
	9½ godz.

V etap

Bolama — Orango (Półn.)	km. 100
Orango (Półn.) — Wyspa F. Noronha	km. 2.500
Wyspa F. Noronha — Porto Natal	km. 400
Ogółem	km. 3.000
	18. godz.

VI etap

Porto Natal — Bahia	km. 1.000
Ogółem	km. 1.000
	6½ godz.

VII etap

Bahia — Rio de Janeiro	km. 1.350
Ogółem	km. 1.350
	8½ godz.
Ogółem	km. 10.350
Ogółem godzin 65.	

Przelot odbywał się w warunkach następujących:

Bardzo zła pogoda, niskie ścielące się nad samem morzem chmury. Nastąpiło lądowanie gen. Balbo oraz trzech płatowców z eskadry zielonej, gdyż zauważono hydroplan na wodzie koło wyspy Majorca.

I etap

20.XII
Orbetello — Majorca — Cartagena 1200 km.
Odlot o godz. 6.45 przylot 14,15 czas lotu 7,5 godz.
średnia szybkość 160 km/godz.

II etap

21.XII
Cartagena (Los Alcazares) — Kenitra 700 km.
Odlot godz. 9, przylot 13,40, czas lotu 4 godz. 40 min.
średnia szybkość 150 km/godz.

Koło Gibraltaru spotkano burzę, dość znaczny przeciwny wiatr. Jeden płatowiec pozostał w porcie i wystartował dopiero po kilku godzinach, gdyż zapalił mu się gaźnik przy zapuszczaniu silnika.

III etap

23.XII
Kenitra — Villa Cisneros 1600 km.
Odlot 8,30, przylot 17,00, czas lotu 8,5
pomyślny wiatr, średnia szybkość 188 km/godz.

IV etap

25.XII
Villa Cisneros — Bolama 1500 km.
Odlot 7,55, przylot 16,30, czas lotu 8 godz. 35 min.
pomyślny wiatr, średnia szybkość 176 km/godz.

V etap

6.I.1931
Bolama — Porto Natal 3000 km.
odlot 23,30, przylot 17,40, czas lotu 17,5 godz.
średnia szybkość 172 km/godz.

Odlot.

Eskadra już była gotowa do lotu od dn. 1.I.1931.

Czekano na lepsze warunki atmosferyczne.

Gen. Balbo dał dodatkowo pozwolenie, by dwa fabryczne płatowce, które dotychczas leciały razem z oficjalną ekipą, również wzięły udział w locie. Jako piloci mieli wziąść udział kpt. Donadelli i por. Teucci.

Zdecydowano się wreszcie na odlot dnia 6 stycznia między godziną 22.30 a 0.30 w nocy. Start musiał się odbyć zupełnie po ciemku, gdyż chmury zasłaniały księżyc, po którym sobie piloci tak wiele obiecywali. Odlot odbył się w nocy, oparty jedynie na przyrządach aeronawigacyjnych, horyzontu zupełnie nie było widać.

Samoloty ruszyły trójkami do startu:

Na czele gen. Balbo. Gen. Valle, który w tej trójce startował nie udało się oderwać samolotu od wody i musiał zawrócić do portu.

Samolot z białej eskadry pilotowany przez kpt. Boer i por. Barbacianti w kilka chwil w oderwaniu się stanął nagle w płomieniach i spłonął doszczętnie. Wszyscy członkowie załogi ponieśli śmierć na miejscu.

Drugi samolot z eskadry czerwonej pilotowany przez kpt. Recagna uderzył powtórnie po oderwaniu się o wodę. Uderzenie było tak mocne, że pęknięcie pływaka spowodowało wybuch zawartej w nim

DUX

Al camerata Dr. Antonio Menotti Corvi
con viva simpatia fascista

Roma, 2 settembre
VIII°

Italo Balbo

Abbiamo avuto la presente fotografia per gentile concessione del nostro membro del Comitato di Redazione Dott. A. Menotti Corvi.

Wyżej zamieszczoną fotografję otrzymaliśmy dzięki łaskawemu użyczeniu nam jej przez członka Komitetu naszej Redakcji, p. dr. A. Menotti Corvi

benzyny. W tym wypadku jednak zdołano uratować trzech członków załogi; zginął jedynie mechanik. Gen. Valle po powrocie do portu zmniejszył ilość benzyny, którą zamierzał w nadmiernej ilości zabrać i zdołał, nieustraszony wypadkami, które się w jego oczach odbyły, powtórnie szczęśliwie wystartować z godzinnem opóźnieniem.

Dopędził on swych towarzyszy dopiero koło samych brzegów Ameryki Południowej.

Pierwsze 9 godzin lotu odbyły się zupełnie normalnie. W zwartym szyku parły płatowce naprzód ku brzegom Ameryki. Mniej więcej w połowie drogi sygnalizował płatowiec pilotowany przez kpt. Baistrocchiego swe przymusowe wodowanie z powodu pęknięcia chłodnicy wodnej. Natychmiast została podana przez gen. Balbo depesza do italskiej marynarki wojennej, która też niebawem odnalazła lotników i wzięła ich na swój pokład.

Pogoda była ciągle fatalna. Bardzo niskie chmury, wzburzone powietrze i drobny deszcz.

W czternastej godzinie lotu sygnalizował S.O.S. płatowiec fabryczny, pilotowany przez kpt. Donadelli. Wywodował on na morzu z powodu pęknięcia chłodnicy. Została ona jednak przez samych członków załogi prowizorycznie naprawiona i dzielni pilocí zdołali o własnych siłach dotrzeć również do celu.

Przylot do Porto - Natal.

Po 17,5 godzinach lotu dotarła italska eskadra do Porto - Natal witana entuzjastycznie przez tłumy wyczekujących Brazylijczyków.

VI etap

11.I.1931 h
Porto Natal — Bahia 1000 km.
odlot 8,30, przylot 14.10 czas lotu 6 godz. 10 min.
średnia szybkość 163 km/godz.
Ładna pogoda.

VII etap

15.I.1931 i
Bahia — Rio de Janeiro 1350 km.
odlot 8,15, przylot 16,48, czas lotu 8 godz. 33 min.
średnia szybkość 159 km/godz.
chmury 600 m.

Całkowity czas lotu 61 godz. 28 min.
średnia szybkość 169 km/godz.

Z przebiegu samego raidu, jak również z jego wyników można sądzić o starannej opiece, jaką państwo Italskie otacza swe lotnictwo.

Rząd italski a lotnictwo.

O należytem zrozumieniu ważności lotnictwa świadczą stale wzrastające z roku na rok sumy budżetowe, preliminowane na aeronautykę. I tak:

1923	261 mil. lir.
1924	399
1925	449
1926	629
1927	700.

Nie znam dokładnie budżetów z lat ostatnich, ale są one napewno jeszcze większe, niż te, które wyżej przytoczyłem. Bardzo starannie jest opracowany program szkolenia rezerw lotniczych oraz przewidziane są daleko idące subsydja dla pilotów rezerwy, zapewniające ich utrzymywanie w ciągłym treningu.

Dzięki wydatnej pomocy ze strony państwa lotnictwo komunikacyjne italskie posiada dzisiaj osiem własnych linij komunikacyjnych o łącznej długości około 13.000 km.

Italskie lotnictwo komunikacyjne stoi dzisiaj na trzeciem miejscu w hierarchji światowej po lotnictwie niemieckiem i francuskiem.

Również lotnictwo turystyczne, które od niedawna istnieje, rozwija się bardzo pomyślnie. Rząd poparł starania fabryk i zamówił 80 sztuk awionetek. W Italji istnieją awionetki typu Fiat, Romeo, Breda Caproni, które prawie wcale nie ustępują pod względem dobroci miejsca słynnym na cały świat sportowym płatowcom angielskim.

Nie będę wyliczał wszystkich rekordów i wyczynów sportowych, jakie zostały ustalone, podam jedynie jeszcze na zakończenie jeden z ostatnich raidów sportowych, dokonanych na awionetkach. Mam na myśli raid pilotów Lombardi - Mazotti i Racini na trzech płatowcach typu Fiat z 80-konnym silnikiem dookoła Afryki na przestrzeni 28.000 km., dokonany w 27 etapach w ciągu 54 dni. Lot ten rozpoczął się 28 października 1930 a został ukończony 1931.

Wszystkie takie imprezy lotnicze niezbicie nam dowodzą, że Italja zachowuje pewną systematyczną ciągłość w całej swej działalności, podejmuje się i przeprowadza coraz to inne, nowsze i większe zadania, świadomie dążąc do celu w światowym wyścigu o palmę pierwszeństwa w twórczości lotniczej.

Italja wysuwa się powoli i staje w rzędzie pierwszych potęg świata lotniczego.

Lot transatlantycki będzie niewątpliwie nowym punktem wyjścia dla dalszego rozwoju lotnictwa, jego możliwości i jego zastosowań. Przed pochodem cywilizacji otwierają się nowe horyzonty.

W pochodzie tym legło 5-ciu Italczyków. Staną się oni bohaterami nietylko Italji, ale i innych narodów, zarówno z naszymi kolegami, którzy w tym pochodzie cywilizacji oddali swe życie idei lotnictwa. Cześć Ich Pamięci...

Inż. STANISŁAW ROGALSKI

OPIS SILNIKÓW FIAT A. 22/4 ORAZ WODNOPŁATOWCÓW S. I. A. I. SAVOIA-MARCHETTI S. 55 A

(DESCRIZIONE DEI MOTORI „FIAT" A 22/4 E DEGLI IDROPLANI S. I. A. I. SAVOIA-MARCHETTI S. 55 A.).

Przelot nad Atlantykiem, zorganizowany przez Italskie Ministerstwo Aeronautyki pod bezpośredniem kierownictwem Ministra J. Eks. I. Balbo, został dokonany na aparatach S. I. A. I. Savoia - Marchetti typu S 55 A, zopatrzonych w 2 silniki Fiat A 22/R.

Cechy charakterystyczne.

Silnik Fiat A 22/R.

Silnik o 12 cylindrach, chłodzonych wodą, ustawionych w 2 rzędy w formie V pod kątem 60°		
Średnica i skok	mm.	135 × 160
Pojemność cylindrów	litr.	27,920
Moc według formułki międzynarod.	Km.	560
Moc maksymalna	„	610
Waga silnika z armaturą, rozrusznikiem i obsadą śmigła:		
a) surowa	Kg.	510
b) z wodą, smarem i benzyną w silniku	„	525

Wodnopłatowiec S 55 A.

Jednopłatowiec z dwoma pływakami:		
Rozpiętość skrzydeł	m.	24
Długość	„	16,75
Wysokość	„	5
Powierzchnia nośna	m²	93
Siła nośna: normalna	Kg.	4500
„ „ maksymalna	„	5100
Szybkość przy niskiem wzniesieniu i normalnym udźwigu	Km/godz.	170.

Silnik Fiat A. 22/R jest odmianą modelu A. 22 T, od którego różni się zasadniczo, gdyż jest zaopatrzony w reduktor, umieszczony z przodu silnika.

Silnik A 22/T wykazał swe zalety w czerwcu 1928, kiedy na lotnisku Montecelio zistał osiągnięty rekord lotu bez przerwy (58 godz. i 37 min.) i rekord odległości (7666 Km. przyznanych i 8300 Km. efektywnych) w zamkniętym kręgu, a następnie w lipcu tegoż roku podczas słynnego raidu Italia — Brazylja, kiedy Ferrain i Del Prete pokryli 7620 Km. w 49 godz. i 19 min.

W czerwcu 1930 r. dzięki silnikowi tegoż modelu ustalono na temże lotnisku Montecelio nowe rekordy lotu bez przerwy 67h 13') i odległości (8200 Km. przyznanych i 8350 efektywnych), które pozostały dotąd niepobite pomimo wielokrotnych wysiłków aeronautyki amerykańskiej, francuskiej i niemieckiej.

Współczesny silnik typu A 22/T z bezpośrednim napędem śmigła nadaje się znakomicie dla szybkich płatowców wywiadowczych, płatowców do bombardowania dziennego, wreszcie dla linij lotniczych pasażerskich. Jednakowoż przy zastosowaniu na wielkich wielosilnikowych płatowcach do nocnego bombardowania, na linjach lotniczych towarowych, wreszcie na wodnopłatowcach wogóle, bezpośredni napęd dawałby śmigłu ilość obrotów nieodpowiednią do wymogów startu i lotu i w rezultacie otrzymywałoby się znaczne zmniejszenie wydajności. Stąd powstała nieodzowność zastosowania reduktora, umieszczonego między silnikiem i osią śmigła.

W ten sposób otrzymano silnik A 22/R, który po doskonałych wynikach na stacji doświadczalnej potwierdził swe zalety podczas lotu. Ustawiony na wielkich wodnopłatowcach Wal 146 w Stoczni Wojskowej w Pizie i wypróbowany również na olbrzymich D O X, zbudowanych dla Italji przez Zakłady w Altenbehein, został wybrany dla całej eskadry wodnopłatowców S 55 A na raid Italia — Brazylja na przestrzeni 10.500 Km.

Silnik A 22/R ma 12 cylindrów, chłodzonych wodą i ustawionych w formie V pod kątem 60°. Cylindry typu z głowicą w jednym bloku są żelazne z przyszwejsowanemi blaszanemi koszulkami. Tłoki wykonano ze specjalnego stopu aluminjowego, korbowody zastosowano bliźniacze a wał korbowy wsparto na ośmiu łożyskach, z których siedem gładkich a jedno przednie rolkowe.

Przyrząd rozrządczy jak również organy pomocnicze (magneto, pompy i t. d.) są napędzane za pomocą jednego pionowego i dwóch skośnych wałków, umieszczonych w aluminjowej skrzynce, połączonej z karterem silnika.

Rozrząd jest urządzony w sposób obecnie klasyczny, który charakteryzuje współczesne silniki Fiat o 12-tu cylindrach V, to znaczy, że cylindry są połączone zgóry skrzynką aluminjową, zawierającą dwa wałki rozrządcze, które poruszają dwa rzędy zaworów, jeden zaworów ssących, drugi wydechowych. Każdy cylinder posiada 4 zawory pionowe, umocowane po dwa na ramiączku, bezpośrednio sterowanem przez ekscentryk wału rozrządczego.

Zapłon podwójny i niezależny otrzymuje się przez dwie świece na każdy cylinder, zasilone przez dwa magneto o wysokiem napięciu. Cała instalacja jest bardzo starannie izolowana i opancerzona.

Mieszankę doprowadzają oba karburatory Fiat z kolektorami, ogrzewanemi wodą obiegową i kolektorami wzniesienia.

Intensywne smarowanie osiąga się za pomocą pompki trybowej, przyczem silnie rozgałęziona kanalizacja, całkowicie wewnętrzna, zapewnia dokładne smarowanie wszystkich ruchomych organów silnika.

Dla chłodzenia silników zastosowano pompę centrobieżną oraz frontową chłodnicę, która, rozdzielona na dwie części, obsługuje obydwa silniki, ustawione sposobem „tandem".

Rozrusznik pneumatyczny składa się z małego karburatora, magneto o napędzie ręcznym i rotacyjnego dystrybutora.

Mechanizm reduktora, jak powiedziano wyżej, jest umieszczony przed silnikiem w skrzyni, połączonej z karterem. Sam mechanizm składa się zasadniczo

z dwóch cylindrycznych trybów o prostych zębach i z amortyzatora, specjalnego typu Fiata, złożonego z szeregu sprężyn, wreszcie ze sprzęgła o metalowych tarczach, które absorbują wibracje osi silnika i dzięki którym otrzymuje się jednostajny napęd osi śmigła bez nadwyrężonych zębów mechanizmu reduktora.

* * *

Wodnopłatowiec S. I. A. I. Savoia — Marchetti S 55/A jest odmianą wodnopłatowca S 55, słynnego „Santa Maria".

Skrzydło pojedyncze o profilu trapezoidalnym jest znacznej grubości i zwęża się łagodnie ku tyłowi. Pośrodku znajdują się dwa miejsca dla pilotów, nad skrzydłem zaś w centrum umocowano podstawę dla silników, a pod skrzydłem dwa pływaki. Samo skrzydło jest skonstruowane z trzech głównych podłużnic z kompensacyjnemi trawersami i mieści w sobie kompletne kamery, które same przez się zapewniają aparatowi możność utrzymania się na wodzie.

Pływaki mają specjalny profil i nie są wydłużone do tylnych płaszczyzn sterowych, lecz podtrzymują je za pomocą dwóch wsporników.

W aparatach cywilnych pływaki służą za kabiny dla pasażerów, a zbiorniki benzyny mieszczą się w kamerach skrzydła. W aparatach obecnego raidu jak jedne, tak i drugie zwierają zapasy benzyny i smarów. Mechanizm sterowy składa się z płaszczyzny poziomej ze sterem wysokości i z dwóch płaszczyzn pionowych steru kierunkowego, o manewrowaniu podwójnem i niezależnem.

STAN OBECNY I MOŻLIWOŚCI PRZYSZŁEGO ROZWOJU ITALSKIEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

(LO STATO ATTUALE E LE POSSIBILITA AVVENIRE DELL'AREONAUTICA CIVILE ITALIANA).

Italskie lotnictwo cywilne należy do najlepiej zorganizowanych w Europie ze względu na rozgałęzienie sieci, sprawność urzędów pomocniczych, a przedewszystkiem na punktualność i bezpieczeństwo funkcjonowania.

W krótkim okresie czterech lat posunęło się na drodze rozwoju krokiem olbrzyma.

Inauguracja pierwszej stałej linji lotniczej Tryjest — Wenecja — Pawja — Turyn odbyła się w obecności Szefa Rządu Ministra Lotnictwa w dniu 1 kwietnia 1926 r.

W tydzień później, w dniu 7 kwietnia, została uruchomiona druga linja Genua — Rzym — Neapol — Palermo.

W tym samym roku funkcjonować zaczęły: w dniu 1 sierpnia — linja Brindisi — Ateny — Konstantynopol; w dniu 18 sierpnia — Wenecja — Grac — Wiedeń; 15 października — Tryjest — Lussimpiccolo — Zara.

Tak — przy końcu 1926 r. Italja posiadała pięć linij lotniczych ogólnej długości 3844 kilometrów.

Postępy, dokonane od 1916 r. do dziś dnia, wymagały przezwyciężenia olbrzymich trudności, które Cywilne Lotnictwo Italskie zdołało pokonać dzięki niezwykłej sprawności, wytrwałości i energji.

Obecnie italska sieć lotnicza łączy między sobą najważniejsze ośrodki życia narodowego, przekracza granicę Alp i rozgałęzia się w stronę Monaco i Wiednia, obejmuje całą przestrzeń powietrzną nad Morzem Śródziemnem, biegnąc ku Francji, ku Hiszpanji, ku Tunisowi, ku Albanji i Turcji — słowem, sięga wszystkich krajów, z któremi Italja utrzymuje stosunki polityczne i handlowe.

Istnieje linja, łącząca bezpośrednio kolonje trypolitańskie z półwyspem Apenińskim. Obecnie znajduje się w stadjum projektu linja łącząca Trypolis z miastami Bengasi i Tobruk. Rycerska wyspa Rodos zakończa rozgałęzienie linji Brindisi — Ateny — Konstantynopol, po której przeloty odbywają się co dwa tygodnie i której uruchomienie urzeczywistniło najgorętsze pragnienia mieszkańców wyspy. Najwybitniejsze emporjum handlowe Italji, Genua, połączona jest z Marsylją i Barceloną, dwoma najważniejszemi portami na Morzu Śródziemnem, linją powietrzną, ułatwiającą w znacznym stopniu szybkość i częstość stosunków handlowych między Italją, Francją i Hiszpanją.

Rozwój italskiego lotnictwa ilustrują z całą dokładnością cyfry następujące: Italska sieć lotnicza, która obejmowała w 1926 r. 3844 km., zwiększyła się już w 1927 do 4664 km., w 1928 do 8664, w 1929 do 13.332 km.

W dniu 30 stycznia 1930 r. sieć ta obejmowała 13.304 km. Nieznaczne zmniejszenie w stosunku do roku 1929 tłomaczy się pewnemi zmianami, wprowadzonemi do ogólnego rozkładu sieci.

Jednocześnie z jej rozwojem zanotowano równie wybitne zwiększenie się ilości transportów, dokonanych na italskich linjach powietrznych.

W 1926 r. liczba przebytych kilometrów wyrażała się cyfrą 523.122, w pierwszem zaś półroczu 1830 — cyfrą 1.978.815. Wzmożeniu się działalności lotniczej towarzyszyło znaczne zwiększenie się ruchu pasażerskiego w I półroczu 1930, 800% w stosunku do 1926 r., pocztowego, o 2.732%, przewozu bagaży i towarów o 1.388%.

Spółczynnik punktualności funkcjonowania poszczególnych linij lotniczych z uwzględnieniem całej marszruty wyraził się w dniu 30 czerwca 1930 r. stosunkiem 94%, t. j. o przeszło 11% więcej w porównaniu z 1926 r.

W ciągu przeszło 30 miesięcy od czasu uruchomienia linji, po przebyciu ok. 9 miljonów km. i przewiezieniu ok. 71.000 pasażerów, italskie lotnictwo cywilne zarejestrowało nie więcej, niż cztery katastrofy lotnicze, dziesięciu zmarłych i dziesięciu rannych. Cyfry owe świadczą same przez się, iż zapewnia ono stopień bezpieczeństwa, nie notowany dotychczas w cywilnem lotnictwie międzynarodowem żadnego prawie z Państw obecnych.

Działalność w zakresie handlowym lotnictwa wzrosła o 48%, w stosunku zaś do 1927 r. o 5%, która to, pozornie niewielka różnica in plus, posiada donioślejsze znaczenie, niż zdawaćby się mogło, jeśli zważymy, iż lotnictwo Italji znajduje się obecnie w stadjum tworzenia i rozwoju, z drugiej zaś strony, iż najważniejsze ośrodki życia gospodarczego półwyspu nie są oddzielone od siebie przestrzeniami, wymagającemi stałego posługiwania się tak szybkiemi środkami komunikacji, jak samoloty.

— o —

W r. 1930 zostały otwarte następujące nowe linje, mające niezmiernie doniosłe znaczenie, jako uzupełnienie linij, które istniały już poprzednio: linja Wenecja — Ancona — Bari — Brindisi (3-tygodniowa), obejmująca 755 km. wzdłuż wybrzeży Adrjatyku, podnosi w znacznej części sprawność linji Brindisi — Ateny — Konstantynopol, która poprzednio była nieco wyodrębniona od sieci ogólnej. W najbliższym zaś czasie uruchomiona zostanie linja Rzym — Neapol — Brindisi łącząca bezpośrednio Rzym z odcinkami greckim i tureckim i usuwająca niewygodne przerwy wywołane obecnie przez konieczność odbywania drogi z Rzymu, jak i z Neapolu do Brindisi, koleją żelazną, wreszcie ułatwiająca znacznie ruch pasażerski, zwłaszcza ruch cudzoziemców, pragnących dostać się w możliwie najkrótszym czasie z Rzymu lub z Neapolu na Wschód Europy.

Ponadto, w myśl Umowy Lotniczej, zawartej między Italją a Francją w dniu 1 marca 1929, uruchomione zostały przy końcu ub. r. linje: Rzym — Tunis, Cagliari — Tunis i Palermo — Tunis, które przyczyniają się do dopełnienia lotniczej linji śródziemnomorskiej. Ma to znaczenie tem więcej, iż linje morskie, łączące italskie i francuskie wybrzeża morza Tyreńskiego między sobą, jak również z wybrzeżami Sardynji, Hiszpanji i Afryki Północnej, nie odpowiadają nowym wymaganiom komunikacji międzynarodowej. Przyczyniają się poza tem nietylko do ułatwienia stosunków z miejscowościami i prowincjami, które zdobyły sobie pierwszorzędne znaczenie handlowe, lecz, w pierwszej linji, do zbliżenia mieszkańców Italji z obywatelami pochodzenia italskiego, zamieszkałymi zagranicą.

Po wprowadzeniu w 1931 r. codziennej linji Rzym — Florencja — Wenecja oraz tygodniowej — Medjolan — Bolzano, italskie lotnictwo wykonało całkowicie zamierzony program dotychczasowy i zdołało, według słów ministra Balbo, w zupełności zastosować działalność narodowego lotnictwa cywilnego do potrzeb i interesów ludności, jak i do wymagań, stawianych przez prestiż, jakim cieszy się naród italski zagranicą.

Obecna sieć cywilnego lotnictwa italskiego posiada przewagę nawet nad siecią angielską i zajmuje trzecie miejsce w Europie.

Podczas, gdy budżet lotnictwa francuskiego za 1929 — 30 r. wynosił 2.829.000.000 franków, angielskiego zaś, w przeliczeniu na walutę lirową — lit. 1.826.994.300 — budżet lotnictwa italskiego wyraża się niezmiennie od trzech lat cyfrą 700 miljonów, z której to sumy 79 miljonów przypada na lotnictwo cywilne.

Rozwój lotnictwa cywilnego przyczynił się też do jednego z najważniejszych zwycięstw kraju w walce o samowystarczalność, o wyzwolenie się od importu samolotów i ich części z zagranicy, zastępując je aparatami, budowanemi w kraju.

W roku bieżącym Ministerstwo Lotnictwa zabroniło Towarzystwom koncesjonowanym posługiwania się samolotami pochodzenia zagranicznego, zapewniając w ten sposób wytwórniom italskim zbyt, odpowiadający ich zdolności produkcyjnej.

Istnieje dziś coraz wyraźniej występująca tendencja do zastąpienia nielicznych, ostatnich samolotów importowanych, t. zw. „samolotami charakterystycznemi", projektowanemi i wykonywanemi zupełnie wewnątrz kraju.

— o —

Obsługa linij lotniczej sieci cywilnej w Italji została powierzona sześciu Towarzystwom koncesjonowanym, rozporządzającym samolotami w ogólnej liczbie 65.

Koncesje na obsługiwanie transportów powietrznych są udzielane dekretem królewskim na wniosek Ministra Lotnictwa w porozumieniu z Ministerstwami zainteresowanemi i wysłuchaniu opinji Rady Stanu oraz, o ile zachodzi potrzeba, po uprzedniem wysłuchaniu opinji Szefów Sztabu Wojskowego i Sztabu Marynarki.

Wspomniane koncesje, udzielane na mocy umów prawidłowo zawieranych między Towarzystwami a Ministerstwem Lotnictwa, nie mogą przekraczać okresu dziesięcioletniego. Prawo ich otrzymywania mają jedynie italskie spółki handlowe, mogące wykazać się należytemi kwalifikacjami prawno - techniczno - finansowemi. O ile są to Spółki komandytowe, większość ich spólników winna być narodowości italskiej. Jeżeli zaś wchodzą w grę Spółki Akcyjne, jest wymagane, by ich Rada Zarządzająca składała się w dwóch trzecich z obywateli italskich, z pośród których winni być wybrani Prezes i członek Rady delegowany, wreszcie, by kapitał samej spółki, przynajmniej w dwóch trzecich, rzeczywiście należał do obywateli italskich.

Rzadowi przysługuje prawo w granicach funduszów, objętych budżetem, wzgl. na mocy specjalnych ustaw, przyznawania koncesjonarjuszom lotnictwa „stałych" subwencyj rocznych tytułem udziału w kosztach organizacji, urządzeń i utrzymywania po-

trzebnego aparatu, jak również subwencyj „kilometrowych" za każdy istotnie przebyty kilometr. Te ostatnie ulegają zmianom w zależności od typu używanych samolotów (motorów, dwumotorów, trójmotorów, czworomotorów), i płatne są miesięcznie zdołu, za okazaniem książek lotniczych należycie wizowanych przez lotnicze organy nadzorcze (dyrektorów cywilnych portów lotniczych) wzgl. równoznacznych dokumentów.

Istniejąca dziś italska sieć lotnicza pokrywa w zupełności zapotrzebowanie kraju; właściwe czynniki zaś pracują intensywnie nad jej udoskonaleniem w maksymalnych granicach możliwości.

Italja nie spoczywa jednak bynajmniej na laurach, nie poprzestaje na tem, czego zdołała dokonać w przeciągu zaledwie kilku lat cudownym niemal sposobem, lecz zwraca baczne spojrzenie w przyszłość i zdaje sobie sprawę z tego, co pozostało jeszcze w tej dziedzinie do dokonania.

W tę przyszłość zostały już niejako rzucone pierwsze zarysy nowych poczynań. Nie bez znaczenia jest ostatnio przeprowadzony eksperyment przedłużenia na 13 lotów linji Genua - Barcelona aż do Algeziras, przy jednoczesnem zawarciu w jednem z Towarzystw Żeglugi Lotniczej umów, na mocy których powstać ma między Italją a Ameryką „powietrzno - morska linja pocztowa". Jest to jedna z pierwszych prób uruchomienia powietrznych linij transoceanicznych.

W dziedzinie komunikacji międzynarodowej Italja osiągnęła już wybitne rezultaty, zakładając w Konstantynopolu punkt końcowy jednej ze swych linij, które w najbliższej przyszłości mają zostać znacznie przedłużone w kierunku Wschodu.

Nie zaniedbano również badania możliwości skonsolidowania połączeń z Europą Środkowo-Wschodnią. W maju 1930 r. uruchomiono z okazji Targów Budapeszteńskich prowizoryczną linję powietrzną Wenecja — Budapeszt, co niewątpliwie nie pozostanie bez wpływu na przyszłość.

Jest rzeczą pewną, iż zdolność i inicjatywa lotnicza narodu italskiego, jak również pomyślne położenie nadmorskie półwyspu, uczynią Italję w krótkim czasie światową metropolją lotnictwa, łączącą za pośrednictwem swych sieci ląd europejski z niezmierzonemi obszarami Azji i z tropikalnemi przestrzeniami Afryki.

ZAGADNIENIE ITALSKIEJ EKSPANSJI LOTNICZEJ

(PROBLEMA DELL'ESPANSIONE AEREA ITALIANA).

Zagadnienie italskiej ekspansji lotniczej rozpatrywane było długo i poważnie, zwłaszcza w kołach specjalnie zainteresowanych. Narzucało się ono i dawało inicjatywę do licznych projektów nawet już w czasach, gdy kraj nie był jeszcze przygotowany do rozpoczęcia bardziej doniosłych prac w tym kierunku.

Italski przemysł lotniczy, zanim zdołał odbudować swe zręby na podstawie wyszkolonego technicznie personelu i przystosować się do udoskonaleń, wprowadzoych przez nowe sposoby konstrukcji, — tu należy liczyć się z niejednokrotnie dokonanemi olbrzymiemi wysiłkami w kierunku przejścia od drewnianej do metalowej budowy samolotów — musiał walczyć z jednej strony z trudnościami o charakterze gospodarczym, z drugiej zaś z niemniej poważnemi trudnościami technicznemi.

Dzięki impulsowi, danemu przez Rząd Faszystowski, zdołał on rozwinąć lotnictwo wojskowe i cywilne, zapewnić sobie wybitne stanowisko w lotnictwie światowem i stworzyć doskonałe własne silniki i aparaty lotnicze, słowem — materjał lotniczy, dorównujący a nawet pod niektóremi względami (z których do najważniejszych należy cena budowy) przewyższający lotniczy materjał zagraniczny.

Francja, Niemcy, Anglja i Stany Zjednoczone A. P. posiadają może większą kompetencję handlową, nabytą dzięki licznym, poczynionym w ciągu ostatniego dziesięciolecia doświadczeniom, która jednak w wielu wypadkach wywołała rozczarowanie ze strony rynków nabywczych.

Przed kilku laty np. Francja, Anglja i Stany Zjednoczone A. P. rozporządzały całą skalą dobrych silników o mocy dochodzącej do 1000 Hp. włącznie, podczas gdy Italja posiadała w tej dziedzinie tylko szereg projektów, których urzeczywistnienia można było oczekiwać dopiero po upływie kilku lat.

Dziś Italja rozporządza wszystkiemi typami silników, poszukiwanemi na rynkach światowych, produkowanemi przez firmy takiej miary, jak: „Fiat", „Isotta Fraschini" i t. p., — nie mówiąc o licznych mniejszych, które jednak wykonują doskonałe silniki o słabszej mocy.

To samo rzec można o ślizgowcach i o hydroplanach.

Obecnie w dziedzinie hydroaeronautyki Italja zajęła czołowe miejsce — czego świadectwo dał ostatnio odbyty lot transatlantycki.

Wobec tego lotnictwo italskie dojrzało już w zupełności do otwarcia nowych rynków zbytu dla nadprodukcji warsztatów narodowych.

W ciągu ostatnich 4 lat minister Balbo dał poznać światu doskonałość budowy italskich samolotów. Podjęte w tym czasie wyczyny lotnicze stanowią w oczach świata pierwszy zaczątek tego, czem w przyszłości stać się winny poczynania Italji na rynkach zagranicznych.

Lecz rozstrzygnięcie tego narodowego zagadniena oraz osiągnięcie związanych z niem zarówno ogólnych, jak i poszczególnych celów, politycznych i gospodarczych, jest zależne od ścisłego porozumienia między przemysłowcami, a nadewszystko od stworzenia programu, uwzględniającego nietylko odrębne cechy charakterystyczne rynków europejskich i światowych, lecz w pierwszej linji program ekspansji zagranicznej.

Należałoby wziąć pod uwagę wysoce pożądaną ewentualność utworzenia konsorcjum wielkich firm lotniczych, jak również pozyskania finansowego poparcia wielkiej instytucji finansowej, założonej w tym celu z kapitałów firm, tworzących konsorcjum. Pozwoliłoby to uniknąć przenikania do przedsiębiorstwa obcych żywiołów i czynników spekulacyjnych.

Pojęcie konsorcjum wielkich firm lotniczych oznacza zgrupowanie się wszystkich żywotnych sił italskiej produkcji lotniczej w celu wprowadzenia w życie programu pracy, w którym byłyby zainteresowane, za pośrednictwem wspomnianeej instytucji bankowej, wszystkie firmy połączone. Nie byłoby to konsorcjum „absolutne", gdyż wchodzące w jego skład firmy mogłyby rozwijać swą działalność pod hasłem zupełnej swobody poczynań i produkcji, jednocząc się jedynie we wspólnej walce z konkurencją zagraniczną na zagranicznych rynkach.

Przedstawiciele przemysłu lotniczego winni wszechstronnie zbadać to zagadnienie istotnie pierwszorzędnej wagi, biorąc przedewszystkiem pod uwagę cenną współpracę i poczynania Ministerstwa Lotnictwa, które w ostatnich latach dały żywy bodziec do rozpoczęcia owocnej pracy i przystąpienia do tworzenia narodowej produkcji lotniczej Italji i spotęgowania jej znaczenia międzynarodowego.

Sprawa ta niejednokrotnie jeszcze stanowić będzie przedmiot żywej wymiany zdań i dyskusyj. Niewątpliwie jednak lotnictwo italskie dojrzało już dostatecznie, by stawić czoło trudnemu, lecz doniosłemu zagadnieniu, rozstrzygnięcie którego stanowić będzie niewątpliwie olbrzymi krok w dalszym rozwoju narodowej ekspansji gospodarczej, handlowej i przemysłowej.

Nino Carlassare.

NAJDŁUŻSZY RAID ZBIOROWY W ŚWIECIE

(IL PIU LUNGO RAID COLLETTIVO DEL MONDO).

Realizacja raidu Lombardi — Mazzotti — Rasini na samolotach sportowych, z zadziwiającą regularnością i według zakreślonego zgóry planu, stanowi nowy rekord lotnictwa i przemysłu lotniczego italskiego.

Do lotu tego zostały użyte samoloty Fiat A.S. 2, zaopatrzone w silniki Fiat A. 50 o mocy 90 Km. Samoloty te mogą rozwijać szybkość 140 — 150 km. na godzinę, lecąc w ciągu 10 godzin z zapasem benzyny, wynoszącym 170 kg. Wszystkie przyrządy pokładowe, oraz magnesy i świece są wyrobu italskiego.

Aparaty i silniki nie pochodziły wprost z fabryki, lecz były już użyte do Lotu Okrężnego nad Italją. Nie zostały w nich przeprowadzone żadne zmiany celem powiększenia promienia działania.

Podczas raidu samolot inż. Mario Rasini miał na pokładzie, jako pasażera, mechanika Battaglia Marino; aparaty hr. Mazzotti i Lombardi przewoziły części zamienne i bagaż osobisty lotników.

Raid miał na względzie cele wyłącznie sportowe, ponieważ lotnicy nie zamierzali pobić dotychczasowych rekordów na linji Rzym — Capetown; pragnęli oni jedynie wykazać możliwości normalnych awjonetek w długich przelotach, także patrolowych, bez specjalnych przygotowań i przy pomocy jedynie własnych środków pokładowych.

Całkowita droga wynosiła około 28.000 klm. Została rozłożona na dwa etapy: w pierwszym rozpoczętym w Rzymie dnia 28 października ub. r., lotnicy po przebyciu 500 klm. nad morzem od Sycylji do Trypolisu, lecieli wzdłuż brzegów Trypolitanji i Cyrenaiki, aby osiągnąć Kair w prostej linji z Tobruk, przelatując częściowo nad pustynią. Z Kairu lecieli mniej więcej wzdłuż biegu Nilu, zagłębiając się potem w pustynię i lecąc wzdłuż linji kolejowej do Chartumu. W następstwie poprzez Sudan anglo — egipski, odnaleźli znowu bieg Białego Nilu, śledząc go aż do Malakal. Od Malakal do Mongalla lecieli nad okolicami bagnistemi, gdzie nie było absolutnie możności lądowania na przestrzeni około 600 klm. Droga prowadziła potem nad jeziorami Alberta i Wiktorji, i nad płaskowzgórzem Kenja, gdzie należało osiągnąć wysokość przeszło 2000 metrów.

Przeleciawszy znowu nad okolicami pustynnemi i osiągnąwszy najdalszy punkt jeziora Tanganaika, lotnicy zaleźli się w Rodezji w Afryce Południowej, lecąc ciągle nad płaskowzgórzami, które dopiero na odległości 200 klm. od Capetown zniżają się. Dnia 12 listopada lotnicy przybyli do Capetown.

Druga część drogi, t. zn. powrót z Capetown do Rzymu, miała wybitny charakter lotu sportowego i turystycznego.

Lotnicy przedłużyli swój pobyt w Capetown, aby oczekiwać wiadomości o lądowiskach i punktach zaopatrzenia, gdzie brak jest często nawet zwykłej benzyny.

Dnia 4 grudnia — po 21 dniowym odpoczynku — rozpoczęli oni lot powrotny, trzymając się zachodnich brzegów Afryki. Wszystko odbywało się regularnie, aż do lądowania w Akassa, które odbyło się wśród świętujących murzynów. Brak tu jednak było przewidzianego zaopatrzenia. Jedyny biały mieszkaniec Akassy posiadał zaledwie trzy bańki benzyny, stanowiące zapas jego motorówki. Lotnicy byli więc zmuszeni do udania się do następnego lądowiska, lecąc jedynie

z benzyną, pozostałą jeszcze w zbiornikach. Wybrali Foscados. Przybywszy jednak do tej miejscowości, napotkali nową trudność, gdyż pole, na którem mieli lądować, pomimo swego normalnego wyglądu, okazało się pełne zdradzieckich moczarów. Pilot Lombardi, usiłując lądować, skapotował i uszkodził swój samolot. Mazzotti i Rasini, stwierdziwszy z lotu nieodpowiedniość terenu, lądowali na plaży.

Udało się potem przetransportować awjonetkę Lombardi'ego do Lagos, gdzie zostały naprawione lekkie uszkodzenia.

Po dziesięciodniowej przerwie lotnicy wznowili lot patrolowy, przybywając do Abidjan na Wybrzeżu Kości Słoniowej, skąd przez Sudan francuski, przybyli do Bamako. Z Bamako skierowali się znowu ku wybrzeżom Atlantyku, w Dakarze.

Dnia 29 grudnia ub. r. Rasini udał się drogą powietrzną do Boalama, aby pozdrowić ze strony patrolu Min. Balbo i towarzyszy, udających się w lot transatlantycki. Poczem, dnia 1 stycznia trzej lotnicy udali się przez Villa Cisneros, w szybko po sobie następujących lotach, do Agadir, Casablanca, Fezu, Oranu, Tunisu, Neapolu i Rzymu.

Le stato economico della Polonia

(Stan gospodarczy Polski)

SPECIFICA	1930												1931	
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	I	II
Produzione, migliaia tonnellate														
Carbone	3,806	2,990	2,827	2,643	2,671	2,591	2,975	3,062	3,417	3662	3478	3,399	3,460	.
Ferro greggio	50,7	42,5	43,9	37,7	40,8	36,6	38,2	37,8	38,4	39	36.7	36	32	.
Acciaio	106.1	101,6	105,7	91,5	114,0	90,9	113,5	104,6	110,7	114	107,6	79	92	.
Zinco	14,9	13,6	15,1	14,8	.	.	.	.	.	.	.	15	15	.
Lavoro														
Occupati } migliaia	684,8	664,9	660,3	668,4	674,1	664,1	662,3	674,3	678,7	703	671	588	558	.
Disoccupati } migliaia		274,7	[illegible]	271,2	224,9	205,0	193,7	173,6	173,6	165	154	300	341	.
parziali%	25,1	28,4	[illegible]	26,9	24,2	22,2	17,0	17,1	16,5	19,8	23,6	231	23,8	.
Comunicazione														
Ferrovie, migliaia vagoni	12,7	12,1	12,1	11,5	12,1	12,5	14,0	14,2	15,9	17,7	16,7	145	11,6	.
Traffico marittimo.														
Danzica } migliaia tonnellate	726	555	630	627	702	[illegible]	784	731	786	742	100	659	656	.
Gdynia } migliaia tonnellate	329	265	256	254	325	342	398	433	[illegible]	369	337	339	357	.
Commercio estero, mil. di zl. oro														
Esportazione totale	218.6	218,1	221,1	208,9	199,2	169,3	197,8	201,5	211,8	207,9	196	189	152	135
Prodotti agricoli		95,0	100,0	96,4	79,7	67,3	78,4	83,4	[illegible]	90	84	72	63	
Carbone	[illegible]	26,9	20,4	23,8	25.9	23,6	28,0	[illegible]	32,4	31,2	32	[illegible]	27	24
Importazione totale	216.7	181,7	195,0	179,4	196,7	177,4	195,3	188,5	190,4	202,2	164	159	153	117
Tessili greggi	41,1	26,5	24,4	21,1	28,4	35,6	32,1	30,5	32,5	36,7	26	22	22	21
Saldo	+ 1,9	+ 36,4	+ 26,1	+ 29,5	+ 2,5	− 8,1	+2,5	+ 13,0	+ 21,4	+ 5,7	+ 32	+ 25	—0,9	+ 18
Prezzi-Indici														
Ingrosso:														
Generale	104,5	100,6	100,7	100,7	98,7	[illegible]	[illegible]	96,9	94,3	92,9	93	90	85	86
Prodotti agricoli	97,6	90,4	91,5	93,0	[illegible]	89,9	93,0	89,0	85,5	83,9	86	83	74	76
Prodotti industriali	111,1	110,1	109,3	108,2	108,0	106,7	105,6	104,5	102,9	101,6	100	97	94	95
Costi della vita	121,0	117,9	116,7	116,5	115,6	115,9	118,8	116,7	116,8	117,2	119	118	110	109
Costi di alimenti	131,0	124,0	121,8	121,2	119,0	119,6	126,4	121,5	121,6	122,1	127	124	110	110
Credito														
Dollaro, indice	99,8	99,9	99,9	99,9	99,9	100,0	99,9	99,9	100,0	100,0	100,0	86	7,9	7,8
Azioni, indice	15,16	14,25	14,30	13,7	13,5	12,1	11.5	12,1	10,3	9,8	1 ,1	.	.	.
Circolazione bancaria } milioni di zl.	1,486	1,516	1 558	1 556	1 559	1 539	1 544	1,586	1,606	1,647	157,0	1,569	1,513	1,524
Bigl. di banca } milioni di zl.	1,247	1,281	1 324	1 326	1 333	1 317	1 321	1,355	1,373	1,408	1392	1,328	1,277	1,284
Banca di Polonia														
Valute, milioni di zl. oro	1 173,9	1 161,9	1 143,3	1 111,7	1 082	1 057	1 036	1 048	999	996	989	975	947	934
Sconto, milioni di zl. oro	684,4	668.4	623,6	590,6	594	581	611	617	705	711	681	672	623	599
Tassa d'interesse	8,0	8,0	7,0	7,0	7.0	6,5	6,5	6,5	6,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Banche per azioni														
Sconto } milioni di zl.	.	.	520,3	511,6	503,1	496,1	516,2	528,8	528,3	528	529	514	.	.
Depositi: a termine } milioni di zl.	.	.	226,9	239,6	239,5	234,1	254,2	242,8	238,5	240	254	252	.	.
a vista	.	.	434,3	439.7	451,6	466,1	473,4	469,3	454,9	440	444	438	.	.
Tassa d'interesse	12,7	12,5	12,1	11,8	11,7	11,7	11,2	10,8	10.7	10,7	10,8	66	.	.
Cassa Postale di Risparmio														
Depositi, milioni di zl.	180,4	190,2	201,2	209,5	217,4	221,0	229,3	233,7	230,2	232	236	10.8	10,8	275
Protesti cambiari	121	112	131	123	124	112	109	92	102	114	106	254	265	.
Fallimenti	88	84	82	74	66	68	74		50	57	.	118	125	.

ESKADRA CZARNA.

Minister Balbo.

Gen. G. Valle.

Płk. U. Maddalena.

Kpt. A. Bisso.

Kpt. S. Cagna.

Por. F. Cecconi.

ESKADRA BIAŁA.

Mjr. U. Longo.

Kpt. G. Bonino.

Kpt. L. Boer.

Por. D. Barbicinti.

Kpt. E. Draghelli.

Por. L. Leone.

ESKADRA CZERWONA.

Kpt. G. Marini.

Kpt. A. Miglia.

Kpt. U. Baistrocchi.

Por. L. Gallo.

Kpt. E. Recagno.

Por. R. Abbriata.

ESKARDA ZIELONA.

Kpt. A. Agnesi.

Por. S. Napoli.

Por. L. Cannistracci.

Por. A. Vercelloni.

Por. I. Calò.

St. sierżant M. Moretti.

INDUSTRIA E COMMERCIO

L'ESPORTAZIONE DEL CARBON FOSSILE NEL GENNAIO 1931.

Paesi	Gennaio 1928	Gennaio 1929	Gennaio 1930	Dicembre 1930	Gennaio 1931	Aumento (+) o diminuzione (—) in confronto con dicembre 1930
Mercati convenzionali-complessivamente	451	474	305	332	203	— 29
Mercati dell Europa Centrale:	423	444	286	301	272	— 29
Austria	268	302	181	203	179	— 27
Ungheria	64	55	36	33	25	— 8
Cecoslovacchia .	90	87	69	65	71	+ 7
Germania . . .	1	—	—	—	—	—
Altri mercati convenzionali .	28	30	19	31	31	—
Danzica	24	29	18	27	29	+ 2
Jugoslavia . . .	4	1	1	4	2	— 2
Mercati fuori convenzione-complessivamente . . .	553	589	788	779	844	+ 65
Paesi del Nord:	460	473	590	599	599	— 7
Svezia	210	166	231	244	194	— 50
Norvegia	43	62	76	61	125	+ 64
Danimarca	148	167	173	182	206	+ 24
Finlandia	5	16	5	59	14	— 45
Lettonia	30	48	75	39	28	— 11
Lituania	5	5	7	8	12	+ 4
Estonia	—	—	2	—	7	+ 7
Memel	10	6	2	2	1	— 1
Unione Repubbliche Sovietiche	—	3	8	3	4	+ 1
Islanda	—	—	9	1	1	—
Altri Paesi dell Europa . .	93	122	198	180	244	+ 64
Francia	30	50	120	106	96	— 8
Italia	30	53	44	44	100	+ 56
Rumenia	7	6	7	2	6	+ 4
Svizzera	11	9	10	11	12	+ 1
Olanda	3	1	9	6	4	— 2
Belgio	3	3	6	11	15	+ 4
Spagna	—	—	2	—	9	+ 9
Paesi extra-europei . . .	—	3	—	—	8	+ 8
Algeria	—	3	—	—	1	+ 1
Egitto	—	—	—	—	7	+ 7
Carbone per navi	12	39	74	66	44	— 22
Totale	1.016	1.111	1.167	1.177	1.191	+ 14
Scarico del carbone nei porti di: . . .						
Danzica	417	413	551	547	570	+ 23
Gdynia	104	189	254	279	283	+ 4
Totale generale .	521	642	805	826	853	+ 27

In relazione al maggior numero delle giornate lavorative (25 contro 23) l'esportazione del carbone segna di fronte al mese precedente un aumento di 14 mila tonn., giungendo a un totale di 1.191 mila tonn.

Tale aumento venne notato in tutte le regioni carboniferi. Dal bacino slesiano furono esportate 1.012 mila tonn., cioè 7 mila tonn. in più, da quello di Dąbrowa 177 mila, cioè 7 mila in più. L'esportazione dal bacino di Cracovia si mantenne sul livello del mese precedente, essendo di ca. 2 mila tonn.

Dalle suddette quantità furono esportate nei Paesi convenzionali 303 mila tonn., cioè 29 mila in meno di fronte al dicembre 1930. Tale diminuzione si rapportava esclusivamente ai Paesi dell'Europa Centrale, mentre quella diretta verso altri Paesi convenzionali, la Jugoslavia e la Città Libera di Danzica, si è mantenuta sul livello del mese precedente.

L'esportazione verso i mercati fuori di convenzione segna un aumento di 65 mila tonn., ammontando a 844 mila tonn. Di questa quantità vennero dirette: verso i Paesi del Nord 592 mila tonn. cioè 7 mila in meno, verso altri mercati europei — 241 mila, cioè 64 mila in più, verso quelli extra-europei — 8 mila tonn. L'esportazione del carbone per navi fu di 41 mila tonn., segnando cioè una diminuzione di 22 mila.

La partecipazione dei suddetti mercati nell'esportazione complessiva nel gennaio 1931, confrontata con quella del dicembre 1930, si presenta in percentuali, come segue:

	Dicembre 1930	Gennaio 1931
Mercati convenzionali	28,21%	25,44%
Paesi del Nord	50,89%	49,71%
Altri mercati europei	15,29%	20,49%
Mercati extra-europei	—	0,67%
Carbone per navi	5,61%	3,69%
Totale	100	100

NOTIZIE SUL MERCATO DEL RISO.

(Rynek ryżowy w Polsce).

Produzione.

L'industria della pilatura del riso, sorta recentemente in Polonia e nella quale sono interessati capitali inglesi ed olandesi, ha assunto grande importanza, che si riflette nell'aumento dell'importazione di riso greggio e nella conseguente contrazione del movimento del prodotto lavorato.

L'industria è largamente incoraggiata dal Governo polacco, beneficiando di dazi ridotti per l'importazione di risone destinato alle pilature nazionali, di dazi di favore per l'importazione di macchinario, nonchè di tariffe ferroviarie ridotte.

A favore di detta industria sono stati presi, a suo tempo, inoltre, due appositi provvedimenti di carattere doganale: inasprimento del dazio di importazione sul riso lavorato e restituzione alle pilature dei dazi pagati sul prodotto greggio importato dall'estero, all'esportazione del prodotto finito.

La pilatura di riso di Cracovia — capacità produttiva giornaliera di 18 vagoni — creò uno stabilimento a Gdynia il più importante della Polonia, con una produzione giornaliera di 30 vagoni, e nel cui programma, oltre al fabbisogno nazionale, è prevista anche l'esportazione per i Paesi baltici. La pilatura di Lodz ha una capacità produttiva di 12 vagoni

Lo sviluppo dell'industria risiera è anche favorito dall'impulso dato dal Governo al porto di Gdynia, capace di un movimento di merci di circa 3 milioni

di tonnellate e che offre ancoraggio a navi di 24.000 tonn, di stazza:

La capacità produttiva delle pilature, che può essere valutata, in via di larga approssimazione, a 250 000 tonnelate all'anno, è sfruttata solamente in misura ridotta. La produzione ha subito, nel corso dell'ultimo triennio, una sensibile contrazione, avendo segnato nel 1930 circa 38 - 40 000 tonn, contro 65.000 tonn nel 1929 e 100.000 tonn nel 1928. Siffatta contrazione è da mettersi in relazione, come vedremo più sotto, al notevole ribasso dei prezzi dei cereali.

Il riso greggio e importato quasi esclusivvamente dalle Indie Britanniche; quello italiano e scomparso quasi del tutto dal mercato polacco.

Nelle pilature polacche il riso viene lavorato a grano intero, spezzato, brillato, a semolino, cipria, farina e farina da foraggio.

Andamento dell'importazione.

L'importazione di riso, nel triennio 1927-29, risulta dalle seguenti cifre, rilevate dalla statistica del commercio estero polacco:

	1927		1928		1929	
	Q.li	Migl. Zl.	Q.li	Migl. Zl.	Q.li	Migl. Zl
Riso greggio . . Tot.	267.667	17.055	659.116	39.477	539.995	27.766
Principali provenienze:						
Italia	18.930		40.801		21.270	
Indie Brit.	226.279		596.009		492.720	
Riso lavorato . . Tot.	427.435	31.335	313.884	22.106	23.081	1.788
Principali provenienze:						
Italia	108.430		51.169		5.566	
Olanda . . .	209.484		142.817		14.672	
Indie Brit.	72.203		100.732		2.132	

In relazione al recente sviluppo dell'industria polacca della lavorazione del riso, si e avuto un notevole spostamento nell'importazione delle due categorie di riso. Difatti mentre il concorso del risone all'importazione complessiva è salito, nel triennio in esame, dal 39 al 96%, invece la partecipazione del riso lavorato si e ridotta dal 61 al 4%.

Per quanto riguarda le forniture italiane, e utile tener presente che la statistica polacca non rispecchia la reale importazione considerando come riso proveniente dall'Italia anche il riso indiano, ritirato in transito attraverso il porto di Trieste.

Dalla statistica del commercio speciale italiano rileviamo infatti che l'Italia ha spedito in Polonia, nel 1929, solamente 70 q.li di riso lavorato per un valore di 11 migliaia di lire.

La parte assolutamente preponderante dell'importazione di riso greggio e stata fornita dall'India Britannica, col 91% nel 1929, contro l'85% nel 1927.

Nelle forniture di riso lavorato, che acquistano in complesso scarsa importanza, prevale l'Olanda col 64, contro il 49%.

La Polonia ha importato durante l'anno 1930, riso d'ogni specie per l'ammontare di 533.539 q.li e le Indie Olandesi con 76 416 q.li: Le forniture italiane figurano indicate con 18 q.li.

Consumo.

Il consumo interno e dato approssimativamente dalle cifre indicate per la produzione locale, poichè l'importazione di riso lavorato si è ridotta in misura sensibilissima, in seguito al noto aumento del dazio doganale e allo sviluppo delle pilature polacche.

I tipi di riso maggiormente richiesti sono il Burma 2, per circa il 90% del consumo ed il Patna per circa il 10%.

L'epoca della maggiore importazione di riso greggio va dal febbraio al maggio.

L'andamento del mercato polacco e stato caratterizzato nel biennio 1929-30, da una fortissima diminuzione nel consumo del riso, causata principalmente dal notevole ribasso nei prezzi degli altri cereali che rappresantano ora una seria concorrenza per il riso.

Indicazioni commerciali.

Il riso viene comunemente imballato in sacchi semplici di juta da 100 kg.

Gli acquisti di riso greggio sono effettuati a mezzo di mediatori (brokers) esclusivamente sul mercato di Londra. La merce e trattata su denominazione e il prezzo e espresso in Lire sterline. In generale sono seguiti gli usi mercantili della Borsa londinese.

Le condizioni di pagamento prevedono la concessione di crediti da 3 a 6 mesi.

Le quotazioni medie, per l'ultimo trimestre 1930, sono state le seguenti:

Riso greggio, sdoganato, franco Gdynia:
tipo Burma 7,7—7,9 pence per 100 kg.
„ Patna 8,3—8,6 „ „ „
Riso lavorato, franco Varsavia:
tipo Burma 7,80— 8,20 Dollari per 100 kg.
„ Patna 10,00—10,50 „ „ „ „

Trattamento doganale.

L'importazione in Polonia di riso e soggetta al seguente trattamento doganale:

Numero tariffa dog. polacca	Denominazione della merce	Dazio in Złoty per 100 Kg.
2	Riso:	
	1) senza lolla brillato	28,—
	2) con lolla	2,—
	3) risetta (riso spezzato senza lolla), non contenente piu del 5% di grani interi, destinata alla fabbric zione dell'amido, dietro permesso del Ministero delle Finanze . . .	1,80
	4) senza lolla, non brillato per la preparazione del riso brillato, dietro permesso del Ministero delle Finanze	1 68

Oltre ai dazi suddetti, viene riscossa la „tassa di manipolazione" in ragione del 10% dei dazi stessi.

I dazi delle voci 1) e 4) che sono quelli convenzionali sono applicabili a tutti gli Stati che hanno con la Polonia trattati di commercio e che godono di conseguenza del trattamento della Nazione piu favorita, tra cui l'Italia e l'Olanda.

Per godere dei dazi in parola, occorre che la merce sia accompagnata da certificato d'origine, debitamente vidimato dall'Autorita consolare polacca all'estero.

L'INDUSTRIA DEI MARMI IN POLONIA.

(Przemysł marmurowy w Polsce).

Produzione.

Allo sfruttamento delle cave esistenti in Paese si dedica principalmente una impresa polacca che possiede un capitale di circa 700 mila Złoty e che occupa oltre 200 operai. Tale Societa provvede all'estraz.one dei marmi da alcune cave situate nella provincia di Kielce e da altre di minore entita nella regione di Cracovia.

Inoltre esistono, altre piccole cave nella provincia di Stanisławów e di Cracovia che sono di proprieta di privati.

Si producono in Paese, in piccole quantita, tutti i tipi di marmo, specialmente quelli colorati dal rosso bruno al rosso scuro con venature verdognole. Non si producono invece i marmi bianchi tipo Carrara. A Kielce si hanno i seguenti tipi: Bolechowice, Górno, Olowianka, Zygmuntówka, Morawica, Barwinek, Szewce, Dębnik, Żelejowa, Chęciny.

Il marmo prodotto in Polonia viene impiegato specialmente per lavori destinati all'interno delle abitazioni.

Andamento dell'importazione.

Riportiamo qui appresso i dati statistici concernenti l'importazione dei marmi ed alabastri durante il triennio 1927-29.

	1927 Q.li	1927 Migl. Zl.	1928 Q.li	1928 Migl. Zl.	1929 Q.li	1929 Migl. Zl.
Marmo, alabastro, malachite, ecc., segati o levigati, in lastre dello spessore inferiore ai 15 cm. Tot.	18.254	946	24.517	1.183	29.034	1.376
Principali provenienze:						
Italia	13.001		17.464		21.321	
Germania	1.803		1.593		3.242	
Austria	1.628		1.627		2.979	
Belgio	—		1.757		512	
Idem, in lastre dello spesore superiore ai 15 cm. Tot.	1.316	62	2.064	87	3.009	183
Principali provenienze:						
Italia	731		1.445		1.825	
Germania	201		—		1.101	
Cecoslovacchia	—		360		192	
Belgio	—		—		175	

Il grande aumento verificatosi nell'importazione dall'Italia nel triennio in esame, è da mettersi in relazione principalmente alla buona organizzazione commerciale italiana, ed in particolare alla creazione di rappresentanze sul mercato polacco.

L'importazione dall'Italia comprende quasi esclusivamente marmo bianco di Carrara, in minore quantità il Bardiglio, nonchè altri marmi colorati.

La Polonia ritira scarsi quantitativi di succedanei naturali ed artificiali del marmo, dato che questi articoli vengono prodotti in Paese.

L'importazione complessiva di marmi, alabastri e malachite ammontò, nei primi 10 mesi del 1930, a 17.512 q.li per un valore di 841 migliaia di Zloty, rispetto a 24.396 q.li per un valore di 1,1 milioni di Zloty, nel corrispondente periodo del 1929. Principale fornitrice figura l'Italia con 12.196 q.li, seguita dalla Germania con 2.060 q.li e dall'Austria con 1.997 q.li.

Consumo.

Circa l'80% dell'importazione di marmi è destinato all'industria edilizia, il resto è impiegato per scopi vari (statue lastre per mobili, ecc.).

Il mercato polacco presenta nel dopoguerra una diminuita capacità di assorbimento, rispetto al periodo prebellico, sia per i marmi di Carrara che per quelli di altre provenienze. Il consumo continua ad essere ostacolato dallo scarso movimento edilizio, che riguarda per lo più costruzioni economiche, nelle quali il marmo è molto spesso sostituito da cemento, stucco, legno od altro materiale

I tipi maggiormente richiesti dal mercato polacco sono i marmi locali e quelli di Carrara e di Versilia.

La concorrenza estera, limitata a quella austriaca e germanica, è favorita dalla posizione geografica.

Indicazioni commerciali.

Organizzazione di vendita. — Le vendite sono effettuate dalle Ditte che si occupano dello sfruttamento delle cave, prevalentemente a mezzo di rappresentanti. Non vi sono depositi di marmo di Ditte estere.

I centri, dove sarebbe utile l'istituzione di rappresentanze, sono: Varsavia, Leopoli, Poznań e Katowice.

Potrebbe facilitare la penetrazione dei marmi italiani, oltre alla scelta di buoni rappresentanti, la creazione di adeguati depositi, al fine di corrispondere con sollecitudine alle richieste specialmente di piccoli laboratori.

I laboratori più importanti per la scultura e la lavorazione del marmo sono in Polonia circa una quindicina.

Condizioni di pagamento.—Per i marmi locali vengono accordati dei crediti da 6 a 9 mesi, per quelli esteri si fanno concessioni di credito di 3 mesi e, previe opportune garanzie, anche di 6 mesi.

Trattamento doganale.

L'importazione dei marmi in Polonia è soggetta ai seguenti dazi doganali:

Numero della tariffa doganale polacca	Denominazione della merce	Dazio in Zloty per 100 kg.
66 p. 5	Marmo, alabastro da costruzione, serpentino, granito di Fiandra (marmo del Belgio), con superfici segate o sgrossate, ma non levigate:	
	a) in blocchi, pezzi o lastre di uno spessore superiore ai 15 cm.	2,60
	b) in lastre dello spessore di 15 cm. o meno	9,10
	c) marmi bianchi di Carrara, in blocchi o lastre, segati, aventi uno spesore di	
	1) oltre 15 cm.	0,70
	2) 15 cm. o meno	1,60

L'importazione di marmi non è soggetta all'osservanza di speciali formalità doganali.

L'INDUSTRIA DELLA CONSERVE IN POLONIA.

(Przemysł konserw w Polsce).

Il 12 novembre u. s. ha avuto luogo in Varsavia presso l'Istituto Nazionale per l'Esportazione una conferenza dei Rappresentanti delle fabbriche di frutti e di legumi.

Questa industria attraversa attualmente una crisi acuta: di 22 stabilimenti attivi da tre anni 7 solamente sono ora in lavorazione.

La conferenza è stata convocata per cercare la possibilità di un accordo fra produttori allo scopo di attenuare le conseguenze della crisi. La conferenza si è chiusa con l'elezione di una Commissione speciale che studiera la forma di organizzazione da darsi all'Unione delle fabbriche di conserve.

ACCORDI FRA L'ITALIA E LA POLONIA.

(Umowy między Italją i Polską).

La Gazzetta Ufficiale n. 297 del 23 dicembre 1930—XI pubblica:

Con R. D. L. 22.10.1930 n. 1656, piena ed intera esecuzione e data ai seguenti accordi stipulati in Roma tra l'Italia e la Polonia il 22 luglio 1930:

1° — Accordo in materia di proibizioni e restrizioni all'importazione;

2° — Convenzione sanitaria veterinaria.

LEGISLAZIONE DOGANALE

RIDUZIONE DI DAZI D'IMPORTAZIONE.

(Zniżka ceł przywozowych).

In forza di un recente provvedimento del Ministero delle Finanze polacco, è stato stabilito quanto segue:

1) All'importazione:

a) delle macchine e degli apparecchi non prodotti in Paese, qualora costituiscano parti staccate di arredamenti completi, di nuova installazione, di stabilimenti industriali, o debbano servire a diminuire i costi, oppure ad aumentare la produzione industriale o agricola, può applicarsi il dazio ridotto, ammontante al 35% del dazio normale.

Il Ministero delle Finanze, d'intesa col Ministero dell'Industria e Commercio, deciderà se la riduzione doganale possa essere concessa.

b) alle merci qui sotto elencate è applicato il dazio ridotto, il cui ammontare, in rapporto al dazio normale, è pari alla relativa percentuale, riportata nella tabella seguente:

N. della tariffa dog. polacca	Dominazione della merce	in % del dazio normale
62, p. 5	Semi di girasole, grani di girasole, importati dagli oleifici, dietro permesso del Ministero delle Finanze .	esenti da dazio
71, p. 5 b) e c)	Elettrodi di carbone non fabbricati nel Paese, per la fabbricazione di soda caustica, di carbico, di carburo: di ferrosilicio e di altre leghe di ferro e di acciaio nobili, dietro permesso del Ministero delle Finanze :	10
77 p. 2 e p. 6 b)	Bacchette di vetro incolori, bacchette di vetro colorato, tutte per la fabbricazione di vetro, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20
77, p. 2	Tubi di vetro tirati a macchina, soffiati per la fabbricazione di ampolle, recipienti, ecc., nonchè tubi di vetro di 40-90 mm. di diametro, spessore delle pareti 0,5; 1 mm. per la fabbricazione di bottiglie „termos", dietro permesso del Ministero delle Finanze .	75
108, p. 4	Acido nitrico concentrato superiore a 40° B.; nitroso, miscela di acido nitrico e solforico : : : :	
112, p. 25 b)	Permanganato di potassio per la fabbricazione dello zinco, elettrolitico, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20
119, p. 4	Benzoleide per la fabbricazione di materie coloranti sintetiche, dietro permesso del Ministero delle Finanze	15
148, p. 2 a)	Accessori e lavori in metalli preziosi nominati nella voce 148 p. 1 a) della tariffa doganale, per scopi scientifici e tecnici, dietro permesso del Ministero delle Finanze	esenti da dazio
148 p. 5	Filo di argento speciale, detto „topico", per la fabbricazione di apparecchi da sicurezza, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20
166	Lastrine di alluminio per la produzione di esplosivi, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20
175, p. 1 a) e b)	Bastimenti di mare motore meccanico, ad eccezione di quelli separatamente nominati	10
175, p. 2 a) e b)	Navi ausiliarie per navigazione marittima	10
p. 3	Barche a motore:	
	a) barche da pesca	10
	b) tutte le altre, tranne quelle di lusso	10
p. 4	Bastimenti di mare, senza motore meccanico, docks; pontoni sul mare:	
	a) I e II di ferro o di acciaio	10
175, p. 7	Draghe fluviali dietro permesso del Ministero delle Finanze	10
p. 8 a)	Barche di diporto, se munite di chiglia rigida, e canotti da corsa impellicciati, dietro permesso del Ministero delle Finanze	50
Nota 2.	Montacarichi, elevatori, ecc.; natanti. Impianti separatamente non nominati e non aventi qualità di navi, sono sdoganati in base al tonnellaggio lordo del natante, con l'aumento del 50% per gli impianti calcolato sul dazio generale normale.	
177, p. 3	Fibra vulcanizzata:	30
177, p. 6 b)	Carta di cui alla pos. 177 p. 6 b) II e III II e III e p. 11 a) e p. 11 a) e b), come anche carta foderata di tessuto p. 20 per la produzione della carta sensibile alla luce, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20
187, p. 2	Tessuto di cotone greggio, contenente per ogni kg di peso fino a 15 m² inclusivamente per la fabbricazione di pneumatici per automobili, dietro permesso del Ministero delle Finanze	30
187, p. 2	Tessuto di cotone greggio combinato con satin, contenente fino a 15 m² per ogni kg. di peso, per la produzione di velvets, dietro permesso del Ministero delle Finanze	30

Le disposizioni di cui sopra resteranno in vigore dal 1° luglio corr. al 31 dicembre p. v.

Per quanto riguarda le merci soggette ai dazi massimi, il dazio ridotto sarà applicato nella misura della relativa percentuale del dazio massimo.

IMPORTAZIONE DI FRUTTA FRESCHE DALLA JUGOSLAVIA.

(Przywóz owoców z Jugosławji).

Rileviamo dalla stampa periodica jugoslava la notizia che il Ministero del Commercio polacco ha accordato alla Jugoslavia un contingente d'importazione di 500 tonnellate di prugne fresche e di 250 tonn. di uve da tavola, oltre al precedente contingente di 2000 tonn. di ciliege.

Detto contingente potrà essere sfruttato fino a tutto l'anno corrente.

RESTITUZIONE DI DAZI ALL'ESPORTAZIONE DI TELA CERATA, DI FILATI DI COTONE E DI LANA, BURRO E LOCOMOTIVE.

(Zwrot cła przywozowego od ceraty, przędzy bawełnianej i lnianej, masła i lokomotyw).

In forza di un recente provvedimento del Ministero delle Finanze polacco, è stato accordato il rimborso dei dazi corrisposti per le materie prime ed i semilavorati, importati dall'estero ed impiegati nella produzione dei prodotti più sotto indicati.

La restituzione del dazio avverrà nella seguente misura:

	Zloty per 100 kg.
Tela cerata (guide di tela cerata) con tessuto di juta	30,—
Tela cerata (con altri tessuti)	70,—
Filati di lana colorati : :	78.50
Filati di lana con aggiunta di filati di cotone colorati :	69,—
Filati di cotone colorati : :	34,—
Filati di vigogna colorati :	30,—
Filati di vigogna con aggiunta di lana non più del 50% colorati	45,—
Burro naturale di mucca : :	6,—
Locomotive : : : : :	20,—

Nel contempo sono state abrogate le disposizioni vigenti circa restituzione di dazi all'esportazione dei motori a combustione.

RIDUZIONE DEL DAZIO DOGANALE SU PESCI CONSERVATI.

(Zniżka cła od konserw rybnych).

A norma di una recente disposizione del Ministero delle Finanze polacco, è stato stabilito che all'importazione in imballaggi ermeticamente chiusi, di sprotte affumicate, marinate e all'olio e di kilki in salsa, di cui alla voce 37 p. a) può essere applicato, dietro permesso speciale di detto Ministero, un dazio ridotto nell'ammontare del 15% del dazio normale.

Il provvedimento in parola è entrato in vigore il 1° gennaio corrente.

RIDUZIONE DI DAZI DOGANALI

(Zniżki celne).

A norma di una ordinanza del Ministero delle Finanze polacco, publicata in data 31 dicembre u. s., i dazi d'importazione sono stati ridotti nella misura seguente:

a) All'importazione di macchine ed apparecchi non prodotti in Paese, che debbano costituire parte integrante di nuove installazioni industriali oppure debbano servire a ridurre il costo della produzione o ad aumentare quest'ultima, sarà riscosso un dazio di favore nell'ammontare del 35% del dazio normale.

Il Ministero delle Finanze deciderà, di concerto col Ministero Industria e Commercio, in merito all'applicazione dei detti dazi ridotti.

b) I prodotti qui sotto indicati assolveranno un dazio ridotto ad una determinata percentuale del dazio normale, come risulta dal seguente specchietto:

Numero tariffa doganale polacca	Denominazione della merce	Dazio ridotto ad una percentuale del dazio normale
	Pietre.	
ex 67 p. 2	Pietre semi-preziose, naturali ed artificiali allo stato greggio, importate per la lavorazione, dietro permesso speciale del Ministero delle Finanze	10%
ex 71 p. 2	Grafite macinata, anche in blocchi od in lastre per le fonderie e per la produzione di crogiuoli di grafite, dietro permesso speciale del Ministero delle Finanze	35%
	Elettrodi.	
ex 71 p. 2 b) e c)	Elettrodi di carbone non prodotti in Paese per la produzione di lisciva, carburo, calcio, cianamide, ferro-silicio ed altre leghe di ferro od acciaio rapido, dietro permesso del Ministero delle Finanze	10%
	Vetro.	
ex 77 p. 2 a) e p. 6 b)	Aste di vetro bianco, idem tinte in pasta, per la produzione di lana di vetro, dietro permesso speciale del Ministero delle Finanze	20%
ex 77 p. 2 b)	Tubetti di vetro, prodotti a macchina, concavi, per la produzione di fiale, ecc.; del diametro da 40 a 90 mm. e tubetti del diametro da 6 a 8 mm. e dello spessore da 0,5 ad 1 mm. per la produzione di bottiglie termos, dietro permesso speciale del Ministero delle Finanze	20%
	Prodotti chimici.	
ex 102 p. 1	Perossido di bario	20%
108 p. 4	Salnitro di potassio per la produzione di polvere nera e di salnitro esplosivo, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20%
ex 108 p. 4 a)	Acido nitrico concentrato di oltre 40 Be nitrosio (miscela di acido nitrico con acido solforico)	75%
ex 112 p. 25 b)	Permanganato di potassio per scopi industriali, dietro permesso del Ministero delle Finanze . . .	20%
ex 112 p. 25 c)	Combinazioni chimiche organiche non specialmente nominate, quali reagenti per lavare i minerali di zinco dietro permesso del Ministero delle Finanze :	10%
ex 119 p. 4	Benzaldeide, per la produzione di colori sintetici, dietro permesso del Ministero delle Finanze .	15%
	Navi.	
175 p. 1 a) e b)	Navi marittime, azionate da una propria macchina motrice, ad eccezione di quelle specialmente nominate :	10%
p. 2 a) e 6)	Navi marittime ausiliarie . . .	10%
p. 3	Barche azionate da una propria macchina motrice:	
	barche da pesca (cutter)	10%
	tutte le altre barche, ad eccezione di quelle di lusso	
p. 4	Navi marittime, senza una propria macchina motrice, pontoni:	
	a) I, II, di ferro o di acciaio	10%

AUMENTI DEI DAZI DOGANALI PER LA CARTA IN POLONIA.

(Podwyżka sła na papier w Polsce).

Riportiamo, qui appresso, il testo integrale del provvedimento relativo all'introduzione di una serie di aumenti di dazi doganali per la:

Carta.

ex 176 — p. 4 — Pasta di carta, di stracci, legno, paglia e materiali simili; preparata chimicamente (cellulosa).
- a) non imbianchita:
  - I — contenente più del 50% d'acqua (*) 5,—
  - II — 50% o meno (*) 10,—
- b) imbianchita:
  - I — contenente più del 50% d'acqua (*) 6,50
  - II — 50% o meno (*) 13,—

(*) I dazi relativi alla pasta di carta risultano vincolati nella seguente misura:
- a) asciutta, contenente il 50% o meno d'acqua 5,80
- b) umida, contenente oltre il 50% d'acqua 2,90

ex 177 p. 1 — Ovatta di cellulosa per medicamenti o per imballaggi:
- a) non tinta:
  - I — in fogli o rotoli 40,—
  - II — tagliati, in imball. di 2 o meno kg. 50,—
- b) tinta, stampata d'ogni specie:
  - I — in fogli o rotoli 50,—
  - II — tagliata, in imball. da 2 o meno kg. 60,—

p. 4 — Carta da imballaggio pesante oltre 28 gr. per mq., in fogli o rotoli:
- a) non colorata, non satinata (nemmeno su una sola faccia), di paglia o legno cotto (cosidetta pasta di legno bruna), di stracci non imbianchiti e non tinti, con o senza aggiunta di carta vecchia; carta di cellulosa non imbianchita, carta non tinta non satinata (nemmeno su una sola faccia); (giornali vecchi, ad eccezione di quelli specialmente denominati (**) 32,50
- b) non colorata, satinata da una sola faccia con materie elencate nel p. 4 a), come pure di cellulosa imbianchita (**) 45,40

(**) I dazi relativi alla carta da imballaggio risultano vincolati nella seguente misura:
- ex a) carta non satinata (nemmeno su una sola faccia) di paglia o legno cotto (cosidetta pasta di legno bruna) carta imbianchita, non satinata (nemmeno su una sola faccia).
- ex b) I — di paglia o legno cotto (cosidetta pasta di carta bruna) satinata su una sola faccia 26,25
  - II — di altre materie, satinata su una sola faccia 29,75

p. 6 — Carta di ogni specie ad eccezione di quella specialmente denominata, in fogli o rotoli,

Numero tariffa doganale polacca	Denominazione della merce	Dazio ridotto ad una percentuale del dazio normale
p. 7	Draghe fluviali, dietro permesso del Ministero delle Finanze	10%
p. 8	Canotti sportivi, in quanto siano muniti di chiglia fissa e canotti sportivi da corsa, dietro permesso del Ministero delle Finanze	10%
	Nota 2). — Gli elevatori e gli impianti natanti non specialmente nominati, che non abbiano il carattere di navi, saranno sdoganati secondo il tonnellaggio lordo del natante, con una aggiunta normale del 50% per l'attrezzatura, aggiunta che sarà calcolata in base al dazio normale.	
	Carta	
ex 177 p. 8 a)	Fibre vulcanizzate	30%
ex 177 p. 6 b) II e III e p. 11 a) e b), p. 20	Carta di cui alla voce 177 p. 6 b) II e III e p. 11 a) e b) nonchè carta del p. 20 incollata su tessuti, per la produzione di carta sensibilizzata, dietro permesso del Ministero delle Finanze	20%
	Prodotti tessili	
ex 184 p. a)	Filati di fibre ramie in gomitoli o su rocchetti, greggi, non ritorti, per la lavorazione tipo fabbrica, dietro permesso del Ministero delle Finanze . .	20%
ex 184 p. 5 b)	Filati di ramie, in matasse, greggi, ritorti; per la lavorazione tipo fabbrica, dietro permesso del Ministero delle Finanze	30%
ex 187 p. 2	Tessuti di cotone greggi con armatura a satin, contenenti mq. inclusivi, per la produzione di copertoni da automobile, dietro permesso speciale del Ministero delle Finanze	30%
ex 187 p. 2	Tessuti di cotone greggi con armatura a satin, contenente per 1 kg. fino a 15 mq., per la produzione di velvets tagliati, dietro permesso del Ministero delle Finanze	

Il provvedimento in parola e entrato in vigore il 1° gennaio corrente e sara applicato a tutto il 30 giugno p. v.

bianca o colorata in pasta, senza ornamenti nè filigrane, del peso superiore a 28 gr. mq., anche munita di una rigatura uniforme bleu o grigia per quaderni:

a) non colorata, contenente della pasta di legno in misura superiore al 30% del peso per mq.:
  - I — oltre 48 gr. (***) 30,—
  - II — da 28 a 48 gr. (***) 36,—

b) contenente della pasta di legno oltre il 30%, colorata 40,—

c) non colorata, senza contenuto di pasta di legno oppure con contenuto della medesima in misura del 30% o meno, del peso per mq.:
  - I — oltre 90 gr. 65,—
  - II — da 48 a 90 gr. 45,—
  - III — da 28 a 48 gr. 55,—

d) senza contenuto di pasta di legno oppure con contenuto della medesima in misura del 30% o meno, colorata in massa 70,—

(***) I dati relativi alla carta di ogni specie risultano vincolati nella seguente misura:

a) I — oltre 48 gr. 18.—
   II — da 28 a 48 gr. 33,—

p. 7 — Carta assorbente e da filtro, in fogli o rotoli della larghezza di 24 cm e del peso superiore a 28 gr. per mq.:

a) con contenuto di pasta di legno superiore al 30%
  - I — non colorata 40,—
  - II — colorata 46,—

b) senza contenuto di pasta di legno oppure con contenuto della medesima in misura del 30% o meno:
  - I — non colorata 75,—
  - II — colorata 85,—

p. 9 — Carta a mano o a macchina (con bordi degradanti anche da due lati):

a) non colorata 240,—

b) colorata 260,—

p. 17 — Carta per telai Jacquard. tubi, spole, cannette per avvolgere i filati:

a) carta per telai Jacquard 84,50

b) tubi, spole, cannette di carta per avvolgere i filati 84,50

c) tubi, spole, cannette di carta pesta, di cartone, tutti impregnati o verniciati 250,—

RIDUZIONE DEL TASSO D'INTERESSE PER CREDITI DOGANALI

(Zniżka stopy procentowej od kredytów celnych).

Il Ministero delle Finanze polacco ha ridotto dal 12.5 al 3% il tasso d'interesse sui crediti doganali, qualora la importazione avvenga attraverso il porto di Gdynia.

DAZI SULLO SMALTO E SULL'ACQUA OSSIGENATA

(Cło od emalji i od wody utlenionej).

In base ad una disposizione dei Ministri delle Finanze, dell'Industria e Commercio e dell'Agricoltura, pubblicata nello „Dziennik Ustaw" n. 90 del 22 dicembre u. s., sono state stabilite le seguenti modifiche alla tariffa doganale polacca:

N. della voce della tariffa polacca	Denominazione della merce:	Dazio in Zloty per 100 kg
68 p. 6	Smalto in pezzi o in polvere, glaçure; mosaico e parti costruttive artificiali del mosaico:	
	a) glaçure	50—
	b) altro	32,50
112 p. 25 b)	Acqua ossigenata e combinazioni chimiche inorganiche non particolarmente nominate:	
	I - acqua ossigenata . .	210 —
	II - altre	104 —

La presente disposizione è entrata in vigore il 1° gennaio corrente.

DAZI D'IMPORTAZIONE.
(Cła przywozowe).

Secondo una recente ordinanza dei Ministeri delle Finanze e dell'Industria e Commercio sono stati stabiliti i seguenti dazi di esportazione:

Num. tariffa dog. polacca	Denominazione della merce:	Dazio in Zloty per 100 kg
225	Panelli di lino e di ravizzone esportati dal 1° dicembre al 31 maggio	10
	Nota. — Idem pressati del contenuto di grasso di 2% o meno	esenti
226	Ossa greggie macinate e non macinate	6
231	Cascami di caucciu e gomma, nonchè lavori delle stesse materie, usati, e non piu adoperabili anche in unione ad altre materie	5
234	Scorie e ceneri:	
	1—contenenti ferro	2
	2—contenenti piombo o zinco	10
	3—stagno	200
	4—rame	60
	Nota. — Idem di cui alla voce 234 dietro permesso del Ministero delle Finanze	esenti
242	Stracci, cascami di tessuti, corde vecchie; cascami di carta e carta da macero	15
	Idem, dietro permesso del Ministero delle Finanze	esenti
255	Uova di pollame	200
	Nota 1. — Uova esportate dai viaggiatori per proprio uso nell'ammontare di 20 unita e uova nel traffico di frontiera	esenti
	Nota 2. — Uova esportate a norma delle disposizioni concernenti la regolamentazione dell'esportazione	esenti
	Nota 3. — Uova esportate de produttori agricoli e loro organizzazioni dietro permesso del Ministero delle Finanze	esenti
259	Burro di vacca e sue miscele con altri grassi	600
	Nota 1. — Burro di vacca contenente non oltre il 16% di acqua e senza aggiunta di altri grassi, in base a certificato rilasciato da Istituti appositamente a ciò autorizzati	esente
	Nota 2. — Burro per il consumo di viaggiatori che si recano all'estero, in quantita di non oltre 1 kg., nonche burro esportato nel traffico di frontiera	esenti

RIDUZIONI DI DAZI DOGANALI.
(Zniżki celne).

In forza di una recente ordinanza del Ministero delle Finanze polacco, alle merci piu sotto indicate sono applicati i dazi ridotti nella seguente misura:

Num. tariffa dogan. polacca	Dominazione della merce	Dazio ridotto in % del dazio doganale
ex 11 p. 1	Arachidi sgusciate importate da oleifici per uso delle fabbriche - dietro permesso del Ministero delle Finanze	esente
ex 67 p. 2	Pietre semipreziose naturali ed artificiali, importate allo stato greggio per la lavorazione, levigatura - dietro permesso del Ministero delle Finanze	10%
ex 152 p. 1	Cosidetti „Walczaki"; cilindroni; cioe serbatoi di vapore e d'acqua del diametro di 1.200 mm. e della lunghezza di 6.200 mm. e piu, congiunti con una sola giuntura oblunga alle caldaie a tubi idraulici - dietro permesso del Ministero delle Finanze	20%
ex 184 p. 5-b	Filati di fibra di ramie su gomitoli, greggi, non ritorti; per lavorazione industriale - dietro permesso del Ministero delle Finanze	30%

Il provvedimento in parola e applicato dal 9 al 31 dicembre corrente.

RESTITUZIONE DEL DAZIO DOGANALE SULLA LISCIVA DI POTASSIO.

(Zwrot cła przy wywozie ługu połasowego)

In virtu di una disposizione del Ministero delle Finanze polacco e stato fissato l'ammontare del dazio doganale da restituirsi nel caso dell'esportazione di lisciva di potassio prodotta in Paese in 4 zloty per 100 kg. di detta lisciva.

Il presente provvedimento è entrato in vigore il 6 febbraio corrente.

ABROGAZIONE DEL DAZIO D'ESPORTAZIONE SU CASCAMI DI PELLI

(Zniesienie cła wywozowego od odpadków skór).

Con recente decreto del Ministero delle Finanze polacco e stato abrogato il dazio di esportazione sui cascami di pell' di qualsiasi specie, di cui alla voce 227 della tariffa doganale polacca.

Il provvedimento in parola restera in vigore fino a tutto il 31 luglio p. v.

AUMENTO DI DAZI D'ESPORTAZIONE SULLE MACCHINE TESSILI USATE.
(Zwyżka cła przywozowego od maszyn tkackich używanych)

In base ad una disposizione dei Ministri delle Finanze, dell'Industria e Commercio e dell'Agricoltura, pubblicata nella Gazetta ufficiale polacca del 26 febbraio u. s., è stata aggiunta, dopo il punto 23 della voce 167 della tariffa doganale polacca, la seguente nota:

Le macchine tessili usate, indicate ai punti 20, 21, 22 e 23 della voce 167, e cioè:

punto 20 — Telai per tessere (telai meccanici) e macchine ausiliarie per telai:
- a) telai a mano;
- b) macchine per tessere importate senza macchine ausiliarie;
- c) macchine per tessere (telai meccanici) importate con macchine ausiliarie (alla Jacquard od a licci per tessere);
- d) macchine ausiliarie alla Jacquard od a licci per tessere.

punto 21 — Apparecchi ausiliari per l'industria tessile, con dispositivi per avvolgere il filo su rocchetti e gli arcolai, come pure fermare i telai, cambiare le spole, ecc.

punto 22 — Pettinatrici coi relativi apparecchi; pettinatrici coniche per la fabbricazione di cappelli; denti per pettinare; sfilacciatrici e sfilacciatrici supplementari.

punto 23 — Telai a carrello (self-acting), come ad anelli, ad alette ed a mano, telai automatici a scatola; apparecchi per ritorcere ad anelli, a dischi e banchi a ricamare d'ogni sorta,

ad eccezione dei telai meccanici per la tessitura di seta (ex punto 20 b) e degli apparecchi ausiliari per l'industria tessile

non destinati alla lavorazione della lana e dei cascami di cotone (ex punto 21) pagano un dazio doganale d'importazione superiore del 100% dei dazi autonomi altualmente in vigore.

La presente disposizione è entrata in vigore il 1º marzo corrente.

CIRCOLARE DEL MINISTERO DELLE FINANZE L. D. IV. 148 3 31 DEL 29 GENNAIO 1931 CIRCA I CERTIFICATI D'ORIGINE PER MERCI DI VIETATA IMPORTAZIONE.

(Okólnik Ministerstwa Skarbu L. D: IV 148/3/31 z 29 stycznia 1931 w sprawie świadectw pochodzenia towarów, objętych zakazem przywozu).

In seguito al non uniforme procedimento adottato dagli uffici doganali nello sdoganamento delle merci comprese nel divieto d'importazione, il Ministero delle Finanze d'intesa con quello dell'Industria e Commercio chiarisce quanto segue:

Le merci dell'elenco II e III (N. d'Uff: concernenti soltanto la Germania), di cui al § 1 della Disposizione del Consiglio dei Ministri del 10 febbraio 1928 (Dz. U. R. P. 11/28 pos. 113), possono essere ammesse al libero traffico a condizione che all'atto dello sdoganamento venga presentato il certificato d'origine, comprovante che la merce non proviene dalla Germania.

Qualora la merce goda del dazio convenzionale previsto negli accordi commerciali e sia a tal fine accompagnata dal certificato previsto al p. 2 della circolare del 4 giugno 1928 L. D. IV 659/3/28 (Dz. U. M. Sk. N: 18/28 pos. 229). Qualora il certificato d'origine della merce sia sufficiente per il riconoscimento della riduzione convenzionale, è chiaro che esso può servire in pari tempo quale prova che la merce ivi specificata non proviene dalla Germania, e quindi che, come tale; non è soggetta a divieto d'importazione (purche naturalmente, la merce non sia sogetta a divieto complessivo).

Lo stesso vale per i casi in cui per le merci di vietata importazione dalla Germania, sia presentato — allo scopo di ottenere la riduzione convenzionale — un certificato d'origine rilasciato dall'Ufficio doganale di uno Stato avente un trattato. In base a tale certificato le merci possono andare esenti dal divieto d'importazione ed è superfluo chiedere ancora suppletoriamente dei certificati di tipo semplificato, vidimati negli uffici consolari polacchi.

Questo criterio dev'essere applicato non solo per l'avvenire, ma anche per tutte le merci di questo genere giacenti negli uffici doganali soltanto a causa della mancata presentazione dei certificati consolari d'origine di tipo semplificato. Tali certificati devono essere richiesti solo per le merci che non usufruiscono di riduzioni doganali e per l'esenzione di tali merci dal divieto d'importazione non possono esser validi i certificati degli uffici doganali.

„Monitor Polski"
del 14 febbraio 1931

COMUNICAZIONI

NUOVI SVILUPPI DEL PORTO DI GDYNIA.

(Dalszy rozwój portu w Gdyni).

A datare dal primo gennaio il porto di Gdynia sara direttamente collegato con i seguenti scali del Levante: Caiffa, Giaffa, Alessandria, Pireo, Istanbul, mediante una linea di navigazione della Svenska Orient Linie.

UNA NUOVA STAZIONE RADIOTELEGRAFICA A GDYNIA.

(Nowa stacja telegraficzna w Gdyni).

E stata teste inaugurata. Costruita dallo Stato Polacco per conto del Ministero delle Poste e Telegrafi, e destinata a mantenere le regolari comunicazioni con le navi in mare e la Danimarca e la Scandinavia.

CREDITO E FINANZE

MONOPOLIO DEI FIAMMIFERI.

(Monopol zapałczany).

In virtu di una recente legge formano oggetto di monopolio dello Stato polacco i seguenti articoli:

1) fiammiferi di qualsiasi specie;

2) legni preparati per la produzione di fiammiferi;

3) legni preparati per la produzione di scatole per fiammiferi;

4) scatole per fiammiferi finite;

5) accenditori e loro parti di ricambio, ad eccezione degli accenditori elettrici usati sui mezzi di trasporto, nonchè degli accenditori in oro e argento muniti del punzone governativo.

E'proibito di produrre, importare ed esportare detti articoli di monopolio, senza un'apposita autorizzazione del Ministero delle Finanze.

Inoltre sono state stabilite le tasse di monopolio nella seguente misura:

a) Zloty 268 per ogni milione di fiammiferi;

b) Zloty 10 per ogni accenditore da tasca;

c) Zloty 25 per ogni accenditore da tavolo o da muro.

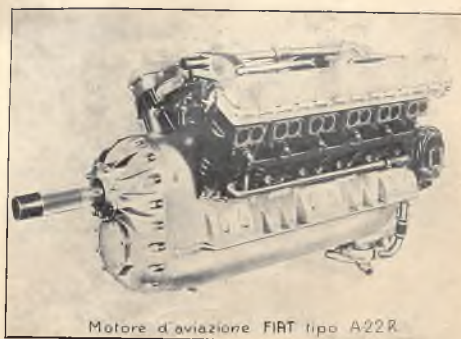
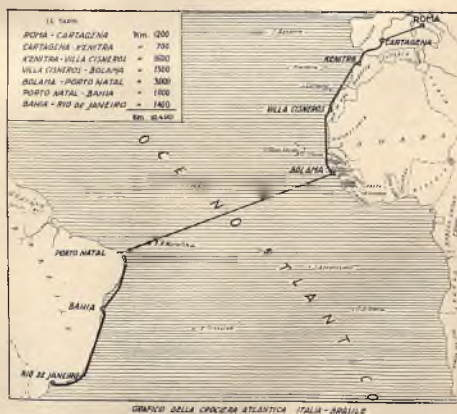
Gli accenditori d'argento e d'oro, non soggetti al monopolio in parola, assolveranno una tassa di 10 Zloty per unita.

Il provvedimento di cui si tratta è entrato in vigore il 31 gennaio u. s.

SITUAZIONE DELLA BANCA DI POLONIA.

Specifica	Migliaia di zloty							
	31. XII 1929	30.VII 1930	31.VIII 1930	20 IX 1930	30.X 1930	31.XII 1930	31.I 1931	28.II 1931
Oro	700 517	703 194	703 424	703 505	561 885	562 244	562 483	562 694
Argento	—	—	—	—	—	—	—	—
Valute, divise e altri crediti esteri:								
a) compresi nella copertura	418 571	221 773	225 728	176 242	321 853	288 417	262 358	244 349
b) non compresi nella copertura	107 577	110 702	119 249	120 497	115 229	124 268	122 434	137 145
Monete d'argento e divisionali	159	2 814	2 987	2 495	5 301	19 160	12 265	12 263
Portafoglio di sconto	704 220	610 681	616 493	654 123	704 758	672 047	622 881	598 570
Anticipazioni su titoli	76 947	74 359	79 547	73 974	79 740	80 344	86 170	85 275
Tesoro dello Stato	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	—	—	—
Biglietti in circolazione	1 340 263	1 320 997	1 355 192	1 258 509	1372 964	1 328 109	1 276 556	1 284 161
Obbligazioni pagabili immediatamente	467 855	242 410	242 531	272 020	192 142	210 822	184 828	169 124
di cui								
a) conti di giro delle Casse dello Stato	269 125	84 591	93 049	87 345	64 126	26 643	32 103	23 415
b) altri conti di giro	177 404	128 815	123 764	160 049	99 241	162 415	120 538	118 187
c) conto dei fondi statali di credito	2 231	4 471	4 942	3 942	3 342	144	3 027	1 010
Conti speciali del Tesoro dello Stato	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000	—	—	—
Copertura % statutaria	*61,89*	*59,16*	*58,15*	*57.47*	*56,47*	*58,26*	*56,44*	*55,53*

Silnik „FIAT" typ A — 22 R.

GRAFICO DELLA CROCIERA ATLANTICA ITALIA - BRASILE

Mapka przelotu transatlantyckiego Italja-Brazylja

Silnik samolotu transatlantyckiego z reduktorem.

Udekorowany samolot transatlantycki

Samoloty transatlantyckie, wodujące w Orbetello

Il corso dei prestiti polacchi alla Borsa di New-York

Data	Il prestito in dollari all' 8% (prestito Dillon) del 1925		Il prestito in dollari al 6% del 1920		Il prestito in dollari al 7% del 1927		Prestito della Città di Varsavia al 7%	
	Corso medio	Transazioni in migl. di dollari	Corso medio	Transazioni in migl. di dollari	Corso medio	Transazioni in migl. di dollari	Corso medio	Transazioni in migl. di dollari
1927 XII	99.64	525	80.52	132	89.67	2.743	—	—
1928 XII	97.75	501	81.86	59	88.06	880	84,27	197
1929 XII	92.80	247	75.84	83	81.97	529	75.28	186
1930 XII	80.24	336	63.06	168	73.78	1.165	54.85	302
1931 I	83.19	257	65.77	62	78.16	915	61.08	155
II	86.67	213	68.28	65	80.33	799	62.86	143

VARIE

FIERA INTERAZIONALE DI POZNAŃ

(Międzynarodowe Targi w Poznaniu).

Quest'anno dal 26 aprile al 3 maggio, avrà luogo a Poznan la X. Fiera Campionaria.

Per facilitare ai commercianti stranieri la partecipazione a detta Fiera, la Direzione della medesima annuncia che le Ferrovie polacche concederanno un ribasso del 50 per cento ai viaggiatori, che il visto consolare sui passaporti sarà rilasciato gratis e che le merci viaggeranno gratuitamente nella via di ritorno.

Dato che gli stocks di merci sono esauriti, in Polonia, i partecipanti alla Fiera Internazionale di Poznan, hanno molte possibilità di fare affari colà, malgrado la mondiale crisi economica.

La partecipazione alla Fiera deve essere annunciata entro il 10 marzo. Le merci esposte saranno divise in 21 gruppi.

KRONIKA

PRZEMYSŁ I HANDEL

RYNEK MIĘSNY W TRYJEŚCIE I MOŻLIWOŚCI EKSPORTU MIĘSA POLSKIEGO.

(Il mercato della carne a Trieste e le possibilita di esportazione della Polonia).

Sytuacja Tryjestu, liczącego z pobliskiemi miejscowościami przeszło 300 000 mieszkańców, jest pod względem aprowizacyjnym niekorzystna, gdyż położona jest blisko granicy a nadto cała bliższa okolica jest pustynnym kamienistym płaskowyżem, nie sprzyjającym rolnictwu i hodowli bydła. Wobec tego Tryjest zmuszony jest zaopatrywać się w mięso i w bydło częścią w prowincji weneckiej i Friulu, a przeważnie zagranicą, głównie w sąsiedniej Jugosławji.. Jednak zarówno bydło jugosławiańskie sprowadzane do Tryjestu, jak i cielęta, których Tryjest jest wielkim konsumentem, są naogół miernego gatunku i lekkiej wagi, wobec czego w Tyjeście brak jest lepszych gatunków zarówno wołowiny, jak i cielęciny. Z powodów wyżej wymienionych przedstawia Tryjest dobry rynek zbytu na mięso wołowe i cielęta polskie pod warunkiem, że towar będzie wyborowego gatunku, gdyż gorsze gatunki nie sprostają konkurencji jugosłowiańskiej.

Na wyborową wieprzowinę również istnieje zapotrzebowanie, jednak tylko w miesiącach zimowych, podczas gdy konsumcja braniny jest bardzo mała.

Naogół konsumcja mięsa w Tryjeście trzyma się mniej więcej na wysokości innych miast italskich, położonych wewnątrz kraju, ponieważ konsumcja ryb nie jest wcale tak duża, jakby się tego spodziewać należało po nadmorskiem położeniu miasta, ze względu na ubóstwo rybne morza Adrjatyckiego, wskutek czego ceny ryb są stosunkowo wysokie i dorównują cenom mięsa. Ceny zaś ryb gatunków wyborowych znacznie naogół przewyższają ceny wyborowego mięsa, gdyż zakupywane są przez grosistów i rozsyłane do miast wewnątrz kraju.

Również mięso mrozone argentyńskie, którego import do Tryjestu jest ułatwiony ze względu na bezpośrednie połączenia okrętowe z Argentyną i na nowoczesnie urządzone chłodnie portowe, nie znajduje szerokiego zbytu w Tryjeście, ze względu na przyzwyczajenie ludności (pochodzące z czasów austrjackich) konsumowania mięsa gotowanego, do czego mięso argentyńskie, jak wiadomo, się nie nadaje.

W Tryjeście można liczyć na zainteresowanie dla importu mięsa z Polski, tembardziej, że już okazyjnie, w chwilach odpowiedniej konjunktury, sprowadzano partje polskich cieląt i świń z Wiednia, zakupując je u wiedeńskich pośredników, przyczem importerzy zadowoleni byli z dostawy.

Co do organizacji handlu bydłem i mięsem na rynku tryjesteńskim, nadmienić należy, że Tryjest dotychczas nie posiada targowicy bydła, na której mogłyby się kształtować ceny hurtowe. Przyczyna tego anormalnego stanu rzeczy leży w konfiguracji wąskiego pasma pobrzeżnego, na którem miasto jest zbudowane, co niezmiernie utrudnia znalezienie odpowiedniego miejsca na targowicę. Partje bydła, przychodzące do Tryjestu koleją, kierowane są wprost do podmiejskiej stacji San Saba, gdzie znajduje się rzeźnia i dość prymitywne i szczupłe pomieszczenia na bydło, oczekujące na ubój. W rzeźni są wprawdzie możliwości sprzedaży aukcyjnej, ale system ten sprzedaży nie wszedł powszechnie w życie.

Handel bydłem w Tryjeście spoczywa głównie w ręku nielicznych dużych firm rzeźnickich, które się bezpośrednio w bydło zaopatrują już to na targach prowincjonalnych italskich, już to na stacjach granicznych w Tarvisio lub w Postumji, dokąd przybywa bydło zagraniczne. Jednakże głównie zaopatrują się rzeźnicy grosiści (będący również detalistami, posiadając własne sklepy) w ten sposób, że wysyłają własnych agentów na targi do pobliskiej Jugosławji, którzy na miejscu kupują bydło, przeważnie lekkie, które ze względu na krótkość podróży ładują po kilkanaście sztuk do jednego wagonu, co oczywiście wpływa korzystnie na koszty transportu. Mniejsi rzeźnicy zaopatrują się w bydło albo na targach w pobliskich miasteczkach italskich (głównie w Sesana), lub też odkupują bydło jugosłowiańskie od wymienionych grosistów.

W rezultacie tych stosunków, panujących w Tryjeście, ceny detaliczne na mięso są dyktowane przez kilka wielkich firm rzeźnickich. Urzędowe notowania cen mięsa odbywają się w ten sposób, że przy Consiglio Provinciale dell'Economia w Tryjeście czynna jest komisja, która na podstawie sprawozdań, składanych przez mężów zaufania, kontroluje ceny i prowadzi statystykę. Regulatorem cen tryjestyńskich są ceny, notowane w Medjolanie, na których pozomie mniej więcej się trzymają, gdyż zarówno władze miejskie jak i faszystowskie pilnują, aby się nie odbywało monopolistyczne sztuczne podbijanie cen detalicznych.

W tych warunkach trudno jest stwierdzić dokładnie ceny hurtowe za mięso, jednak na podstawie otrzymanych informacyj wynoszą one obecnie na towar, jaki by wchodził w rachubę przy imporcie z Polski:

Wołowina w czterech ćwiartkach (dwie przednie i dwie tylne, wagi nie mniej, aniżeli 220 kg. za 4 ćwiartki) około 4 Lit. za kg.

Cielęta bite, bez jelit, ale z innemi wnętrznościami wagi około 50 kg.—około 5 Lit. za kg.

Świnie bite, oczyszczone, wagi około 80 kg.—około 4.50—5 Lit. za kg.

Ceny powyższe mają naturalnie znaczenie tylko informacyjne i liczą się loco Tryjest wolna strefa portowa oprócz cła.

Cło wynosi w lirach złotych za 100 kg: za mięso zwierząt bitych w całych sztukach lub oddzielnie w kawałkach 7.50.

Opłata konsumcyjna miejska od importowanego mięsa wołowego wynosi Lit. 1.26 od 1 kg. a od cieląt bitych Lit. 1.44 od 1 kg.

Zapłata, podług zwyczaju miejscowego uiszczana jest w piątek po otrzymaniu towaru. O zaliczkowaniu przesyłek mogłaby być mowa dopiero po ściślejszem nawiązaniu stosunków handlowych pomiędzy eksporterami polskimi a importerami tryjesteńskimi.

Transport musiałby się odbywać w wagonach-chłodniach, także w zimie, ze względu na ciepły wiatr południowy (sirocco), który i w zimie nieraz powoduje znaczne podwyższenie się temperatury.

Najkorzystniejsza wysyłka byłaby na podstawie taryfy adrjatyckiej wprost do Tryjestu — Punto Franco (wolna strefa) przez stację graniczną Postumia, gdyż wysyłka do stacji Tarvisio powoduje nietylko podrożenie kosztów transportu, ale i nieraz znaczne opóźnienie z powodu zmiany pociągów w Udine, gdyż transporty bezpośrednie do Tryjestu idą przez Postumię.

Koszta transportu mięsa z Warszawy do Tryjestu Punto franco (wolna strefa portowa) na podstawie taryfy adrjatyckiej wynoszą:

Przy ładunku 5 ton — zł. 20.79 za 100 kg.

Przy ładunku 10 ton — zł. 17.96 za 100 kg.

Przy ładunku 15 ton — zł. 17.30 za 100 kg.

Reasumując dane powyższe, należy stwierdzić, że istnieją poważne możliwości eksportu polskiej wołowiny, cieląt i wieprzowiny do Tryjestu, które mogą osiągnąć, zdaniem importerów, w razie powodzenia tranzakcji próbnych, conajmniej kilka wagonów cieląt i wołowiny tygodniowo.

Biorąc pod uwagę brak targowicy miejskiej i spowodowanej tem zależności eksportera polskiego od dobrej woli importera tryjesteńskiego, należy zachować

przy zawieraniu kontraktu pewne ostrożności i cenę z góry szczegółowo ustalić, tembardziej, że i kupiec tryjesteński, na podstawie różnych niepomyślnych doświadczeń, nie posiada naogół zaufania do kupca polskiego, że korzystniej byłoby tranzakcje próbne przeprowadzić przez odpowiedniego pośrednika, który oprócz dla kupców mógłby dostarczać mięso także do bardzo dobrze zorganizowanych w Tryjeście kooperatyw robotniczych i urzędniczych.

W razie powodzenia eksportu mięsa do Tryjestu, mógłby się zakres eksportu polskiego rozszerzyć przez Tryjest na Wenecję, ponieważ w porcie tryjesteńskim znajdują się odpowiednio urządzone chłodnie a transport do Wenecji jest dogodny.

Również możliwe byłoby z czasem dostarczanie wyborowego mięsa dla parowców transoceanicznych, należących do linji tryjesteńskich, które dla pasażerów I kl. zawsze zaopatrują się w pewne ilości świeżego mięsa (gdyż dla innych klas w znacznej mierze używają mięsa argentyńskiego).

Dużych okrętów pasażerskich wychodzących z Tryjestu jest poważna ilość: do Egiptu, Ameryki północnej i południowej, do Azji, etc.

Jako importerzy wchodzą w rachubę w Tryjeście:

1) Societa Anonima per l'esercizio delle macellerie, Via S. Slataper, 3.

Firma ta, będąca własnością braci Polacco, jest największą firmą, handlującą bydłem i posiadającą własne sklepy detaliczne w Tryjeście.

2) Püschel & Co., Via G. Galatti, 20.

Jest to bardzo poważna firma, handlująca wyłącznie mięsem en gros, zarówno świeżem, jak i argentyńskiem. Posiada własną chłodnię w porcie i dostarcza mięsa także do innych miast italskich.

Poza tem zasługują na uwagę firmy, posiadające jednocześnie swe własne sklepy detaliczne.

3) Deangeli Lodovico, Via del Toro 5—10.

4) Loy Giovanni, Corso. Garibaldi. 41.

5) Visintini Romano, Via S. Zaccaria, 3.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU ŻYWEJ DZICZYZNY DO ITALJI

(Possibilita d'esportazione della selvaggina viva in Italia)

Chcąc sobie dokładnie zdać sprawę z ewentualnych możliwości eksportu dziczyzny w stanie żywym z Polski do Italji należy zapoznać się przedewszystkiem ze stanem myśliwstwa w Italji. Do 1923 roku sprawa ta znajdowała się w stanie chaotycznym. Od roku 1923 dopiero zaczęto opiekować się zwierzyną i od tego czasu zrobiono dość duże postępy. W roku 1928 wyszła ustawa organizująca myślistwo italskie, według której każda prowincja ma posiadać swoje stowarzyszenie myśliwych. Prowincjonalne stowarzyszenia znowu tworzą Związek Narodowy Myśliwych („Federazione Nazionale dei Cacciatori" Roma, Via Borgognona 47) z prezesem adw. Cantoni. Organizacja łowiectwa jest dopiero w stadjum początkowem. Narazie są utworzone prowincjonalne komisje łowieckie („Comissioni Provincali Venatorie"), mianowane na mocy dekretu przez prefekta, dla przeprowadzenia akcji uzdrowienia łowiectwa italskiego. Pracami tych komisyj kieruje właśnie Związek Łowiecki w Rzymie. Głównem zadaniem komisyj prowincjonalnych jest tępienie kłusownictwa i tworzenie w tym celu straży łowieckiej, podniesienie zwierzostanu przez tworzenie rezerwatów myśliwskich i rezerw hodowlanych („bandita"); do tych ostatnich służą przeważnie państwowe lasy i domeny.

Równolegle z tą pracą praktyczną Związek Łowiecki stara się uregulować definitywnie stan prawny łowiectwa italskiego W tym celu kodyfikuje się wszystkie dotychczasowe przepisy i wprowadza się zmiany, tak, aby miały one na celu większą ochronę oraz podniesienie dobytku łowieckiego. Dopiero po ukazaniu się tego nowego prawa o łowiectwie (Testo unico della Legga sulla caccia), które ma się ukazać za kilka tygodni, będzie można zorjentować się dokładnie, w jakim stopniu będzie możliwy import zwierzyny do Italji.

Tymczasem jednak w ostatnich 2-ch latach, t. j. od powstania owych prowincjonalnych komisyj łowieckich, zrobiono już dość dużo w tym zakresie. Prawo italskie, w przeciwieństwie do prawa naszego, niemieckiego i innych państw, stoi na stanowisku, że zwierzyna nie należy do właściciela majątku, lecz do tego, kto ją upolował; tak; że otrzymanie pozwolenia na noszenie broni do polowania daje prawo polowania na wolnych polach. Tworzone są także rezerwaty przez konsorcjum kilku myśliwych; zezwolenie na ich zorganizowanie wydaje Ministerstwo Rolnictwa i Lasów, na skutek przychylnej opinji Prefektury. Najmniejsze rezerwaty zajmują 10 ha. przestrzeni. Nie więcej jak 1/5 część całej prowincji może być zamienona na rezerwaty, a 4/5 pozostaje wolne dla użytku wszystkich myśliwych Właściciele dużych majątków starają się o prawo tworzenia rezerwatów łowieckich często nie w celach podniesienia łowiectwa, a głównie w celu wzbronienia myśliwym dostępu na ich tereny. To też właścicielom wielkich majątków zezwolenia na zakładanie rezerwatów udzielane są przy istnieniu pewnych gwarancyj, iż zwierzyna będzie odpowiednio pielęgnowana i hodowana.

Z początku sprowadzali zwierzyne właściciele rezerwatów, potem także i komisje łowieckie prowincjonalne zaczęły wpuszczać dziczyznę żywą na tereny wolnego wstępu, nie objęte rezerwatami, celem podniesienia zwierzostanu. Ruchliwsze potworzyły nawet subskrypcje dla zdobycia większych funduszów na ten cel. Naogół komisje rozporządzaja 80% dochodów otrzymywanych od Ministerstwa z taks dodatkowych, 10-cio lirowych. do zezwoleń na noszenie broni myśliwskiej, a zatem niedużemi sumami.

Przeważnie właściciele rezerwatów i komisje prowincjonalne starają się podnieść liczebność kuropatw (szare piersi z bronzową smugą w formie podkowy), na drugiem miejscu zajęcy, a na trzeciem bażantów.

Największym importerem żywej dziczyzny jest Piemont, który sprowadza 250 do 300 tysięcy sztuk rocznie zajęcy, kuropatw i bażantów.

Dostawcami zagranicznymi są firmy:

Valla z Pragi, która nie ma przedstawiciela, a tylko przez korespondencję traktuje z nabywcami;

Mayer z Wiednia, którego reprezentuje firma Vizzich w Tryjeście;

Mohor z Berlina, reprezentowany przez dr. Rosa w Legnano pod Medjolanem, największa powaga w hodowli dzikiej zwierzyny na gruncie italskim.

Wszystkie te firmy reklamują się w pismach łowieckich. Kilka firm węgierskich robiło i robi take oferty w dziennikach, lecz jak z pewnego źródła zapewniają, do tranzakcyj jeszcze z nimi nie doszło.

Ceny na miejscu, franco stacja dostawy, wynoszą:

Para kuropatw szarych Lir. 80 do 100

Zające, jeden samiec, cztery samice każda sztuka Lir. 85 do 110.

Bażanty zwyczajne, sztuka Lir. 40 do 50.

W tym roku wszystkie zakupy są już poczynione i dziczyzna, przeważnie w tej chwili po zamknięciu polowania (polowanie kończy się dnia 31.XII), wypuszczona jest na wolność.

Znawcy twierdzą, że owi wyżej wymienieni trzej dostawcy sprzedawać będą wkrótce po bardzo zniżonej cenie nie sprzedaną dotąd dziczyznę. Vizzich oferowuje już teraz partję 200 kuropatw po 75 lirów za parę. W tym roku więc Polska nie może liczyć na zbyt. Ponieważ pertraktacje na zakupy rozpoczynają się w drugiej połowie sierpnia i we wrześniu, przeto należy zacząć propagandę już w lipcu. Na sezon przyszły Polska może rozpocząć starania o dostawę żywej dziczyzny, gdyż z wyżej wymienionych powodów, zapotrzebowanie na żywą dziczyznę wzmoże się znacznie.

WYSYŁKA ZWIERZĄT I PRODUKTÓW ZWIERZĘCYCH Z ITALJI DO KRAJÓW OBCYCH.

(Spedizioni di animali e di prodotti animali all'estero).

W swoim czasie zawarte zostały między Italją a innemi państwami układy weterynaryjne w myśl zasady, iż świadectwa sanitarne, wymagane przy wywozie zwierząt i niektórych produktów zwierzęcych zagranicę, i stwierdzające ich stan zdrowotny, winny być wydawane przez weterynarza państwowego, wzgl. wyznaczonego przez państwo umyślnie dla tego celu.

Ponieważ jednak stosowanie powyższego kryterjum, nawet z uwzględnieniem okólnika prefekta z dn. 27 września 1930 Nr. 11446 w sprawie wydawania świadectw pochodzenia i stanu zdrowotnego zwierząt i produktów zwierzęcych, wywożonych do Francji, spotkało się z pew-

nemi trudnościami natury praktycznej, Italskie Ministerstwo Rolnictwa zarządziło, by świadectwa takie wydane były przez weterynarzy gminnych w granicach danej gminy.

Kontrola spoczywać będzie w rękach weterynarza prowincjonalnego, a wszelka niesumienność pociągać będzie za sobą niezwłoczne zawieszenie weterynarzy gminnych w ich czynnościach. Wydawanie świadectw zostanie powierzone weterynarzowi prowincjonalnemu w tym wypadku, oraz w wypadkach panowania w danej okolicy epidemij zwierzęcych, gdy dla wydawania świadectw wymagana jest znajomość stanu zdrowotnego zwierząt całego terytorjum prowincji.

Przy wywozie drobiu bitego do Francji będą wymagane, aż do ogłoszenia nowego rozporządzenia, świadectwa sanitarne, stwierdzające, iż okolica, z której ów drób pochodzi, jest wolna od ptasich chorób infekcyjnych.

NOWA TARYFA OPŁAT OD BYDŁA RZEŹNEGO NA I KWARTAŁ 1931.

(La nuova tariffa per il primo trimestre 1931 della tassa scambio sul bestiame da macello).

Niedawno ogłoszono okólnik Ministra Finansów, dotyczący mającej wejść w życie z dniem 31 marca b.r. nowej taryfy opłat od każdej sztuki bydła przy uboju, oraz podatków od spożycia.

Taryfa ta jest znacznie niższa od taryfy, która obowiązywała w ostatnim kwartale r. 1930; dla niektórych pozycyj ulega ona zniżce do 20% i odpowiada obecnym przeciętnym cenom bydła.

Ponadto, taryfa ta znosi wszelkie zwolnienia od opłaty w odniesieniu do osób prywatnych, właścicieli i zarządców dóbr, bijących bydło dla celów własnego spożycia.

Nowa taryfa:

1) Woły:
   a) wagi ponad 400 kg. — L. 31,—
   b) wagi nie przekraczającej 400 kg. — L. 22,50
2) krowy i byki — L. 25,—
3) cielęta i jałówki
   a) wagi nie przewyższającej 250 kg. — L. 30,-
   b) wagi w granicach 80 — 250 kg. — L. 13.-
4) cielęta o wadze nie przewyższającej 80 kg. — L. 8—
5) świnie:
   a) wagi ponad 130 kg. — L. 12.—
   b) wagi w granicach 100—130 kg. — L. 9—
   c) wagi nie przewyższającej 100 kg. oraz, niezależnie od wagi, świnie bite przez hodowców dla celów własnego spożycia — L. 6.—
6) owce, barany, kozy — L. 2.50
7) jagnięta i koźlęta — L. 0.75
8) rasa końska:
   a) konie — L. 10.—
   b) muły — L. 8.—
   c) osły — L. 5.—

KOMUNIKACJE

ROZKŁAD LOTÓW NA ITALSKICH LINJACH POWIETRZNYCH, OBOWIĄZUJĄCY OD 1 LISTOPADA 1930

(Orario delle linee aeree italiane dal 1 novembre 1930).

Rzym—Medjolan—Trydent (linja codzienna), nieczynna od 15 grudnia do 15 stycznia 1931.

Trydent — Medjolan—Rzym (codzienna), nieczynna od 15 grudnia 1930 do 15 stycznia 1931.

Medjolan — Bolzano (w soboty) — nieczynna.

Bolzano—Medjolan (poniedziałki) nieczynna).

Rzym — Wenecja (codzienna), odlot o godz. 9, przylot o 11.45. Autobus do aeroportu Littorio wyrusza z Hotelu Excelsior o godz. 8.25.

Wenecja—Rzym (codzienna), odlot o godz. 13, przylot 15.45. Motorówka do lotniska S. Nicolo di Lido wyrusza z Hotelu Danieli (Riva Schiavoni) o godz. 12.30.

Rzym—Florencja—Wenecja (codzienna) odlot. g. 10.30, przylot do Florencji 12 do Wenecji 14. Autobus do lotniska w Littorio (Rzym) z Hotelu Excelsior godz. 9.55, do Campo di Marte (Florencja) z Piazza Trinita g. 12.

Wenecja—Florencja—Rzym (codzienna) odlot g. 10.30, przylot do Florencji 12, do Wenecji 12.30, przylot do Rzymu 14. Motorówka z Hotelu Danieli (Riva Schiavoni) o g. 10.

Wenecja—Trydent (codzienna), odlot g 14, przybycie 15. Motorówka z Hotelu Danieli (Riva Schiavoni) g. 13.30.

Trydent—Wenecja (codzienna), odlot g. 8.40, przylot 9.45. Autobus z Corso Regina Margherita 1, g. 8.15.

Wenecja—Wiedeń (poniedziałki, środy, piątki), odlot g. 12, przylot 15.30. Motorówka do lotniska S. Nicolo di Lido z Hotelu Danieli (Riva Schiavoni) g 11.30.

Wiedeń—Wenecja (wtorki, czwartki, soboty, odlot g. 9, przylot 12.30. Autobus z Luftreisebureau (Hotel Bristol) g. 8.30.

Wenecja—Ankona—Bari—Brindisi (poniedziałki, środy, piątki); odlot g 10.30, przylot do Ankony 12.15, odlot z Ankony 12.45, przylot do Bari 15 30 odlot z Bari 15.45, przylot do Brindisi 16.30. Motorówka do lotniska S. Nicolo di Lido z Hotelu Danieli (Riva Schiavoni) g. 10; autobus do lotniska w Ankonie z Piazza Santa Maria g 11.45; do lotniska w Bari z Hotelu Oriente g. 15.

Brindisi—Bari—Ankona—Wenecja (wtorki czwartki, soboty), odlot g. 7.30; przylot do Bari 8.15, odlot z Bari 8 30, przylot do Ankony 11.15, odlot z Ankony 11.45, przylot do Wenecji 13.30. Autobus do lotniska S. Vito de Normanni z Albergo Internazionale o g. 6 30, do lotniska w Brindisi z Hatelu Oriente g. 7.45, do lotniska w Ankonie z Piazza S. Maria g. 10.45:

Genua—Rzym—Neapol—Palermo (codzienna), odlot z Genui g. 8, przylot do Rzymu 11, odlot z Rzymu 12, przylot do Neapolu 13.30, odlot 14, przylot do Palermo 16.30. Autobus do portu lotniczego w Genui z Piazza Meridiana o g. 7.15; do portu lotniczego w Ostji (Rzym) g. 11.

Palermo—Neapol—Rzym—Genua (codzienna), odlot z Palermo g. 8, przylot do Neapolu 10.30, odlot z Neapolu 11, przylot do Rzymu 12.30, do Genui 16.30. Autobus do portu lotniczego w Ostji z Largo Tritone o g. 12.30.

Rzym — Neapol — Syrakuzy — Trypolis (wtorki, czwartki, soboty); odlot z Rzymu g. 15 (autobus z Largo Tritone g. 14), przylot do Neapolu 16.30 (poniedziałki, środy, piątki); odlot z Neapolu 8, przylot do Syrakuz 11.30, odlot 12.30, przylot do Trypolisu 16.30.

Trypolis — Syrakuzy — Neapol — Rzym (wtorki, czwartki, soboty); odlot z Trypolisu g. 8, przylot do Syrakuz 12 odlot 13, przylot do Neapolu 16.30 (poniedziałki, środy, piątki); odlot g 8, przylot do Rzymu 9.30.

Rzym—Genua—Marsylja (poniedziałki środy, piątki) — nieczynna.

Marsylja—Genua—Rzym (wtorki, czwartki, soboty) — nieczynna.

Genua—Marsylja—Barcelona (wtorki, czwartki, soboty), odlot z Genui g. 9.30, przylot do Marsylji 12.30, odlot 13 30, przylot do Barcelony 16.30. Autobus do portu lotniczego w Genui odchodzi z Piazza Meridiana o g. 8 45, do portu lotniczego w Marsylji z Rue de la Republique 98 — g. 12 30.

Barcelona—Marsylja—Genua (poniedziałki, środy, piątki): odlot z Barcelony g. 9 30, przylot do Marsylji 12.30, odlot z Marsylji 13.30, przylot do Genui 16.30. Autobus do portu lotniczego (Na żądanie pasażerów fakultatywny przystanek w Lusino).
w Barcelonie odchodzi z Rambla S Monica 29 o g. 9, do portu lotniczego w Marsylji z Rue de la Republique 98 o g. 12.30.

Portorose—Tryjest—Zara (codzienna): odlot g. 9.15, przylot do Tryjestu 9.30, dalszy odlot 10, przylot do Zara 12.

Zara—Tryjest—Portorose (codzienna): odlot w Zarze g. 13.30, przylot do Tryjestu 15.30, odlot z Tryjestu 14 35, przylot do Portorose 16. (Na żądanie pasażerów fakultatywny przystanek w Lusino).

Ankona—Zara (poniedziałki, środy, piątki): odlot g. 10, przylot do Zary 11 15.

Zara—Ankona (poniedziałki, środy, piątki): odlot g. 13.30, przylot do Ankony 14.45.

Portorose—Tryjest—Fiume—Zara (poniedziałki, środy, piątki) odlot z Portorose g. 8, przylot do Tryjestu 8.15. odlot 8.30, przylot do Fiume 9 30, odlot 9.45, przylot do Zary 11.15). (Na żądanie pasażerów fakultatywny przystanek w Lusino).

Zara—Fiume—Tryjest—Portorose (poniedziałki, środy, piątki): odlot z Za-

ry g. 3.15, przylot do Fiume 14.45, odlot 15, przylot do Tryjestu 16, odlot 16.15, przylot do Portorose 16.30. (Na żądanie pasażerów fakultatywny przystanek w Lusino).

Portorose—Tryjest—Wenecja (codzienna): odlot z Portorose g. 8.45, przylot do Tryjestu 9, dlot 9.30, przylot do Wenecji 10.30.

Wenecja—Tryjest—Portorose (codzienna): odlot z Wenecji g. 14, przylot do Tryjestu 15, odlot 15.15, przylot do Portorose 15.30. Motorówka odpływa z Riva degli Schiavoni o g. 13.30.

Rzym—Cagliari (codzienna): odlot z Rzymu g. 9, przylot do Cagliari 12.45. Autobus do portu lotniczego w Ostji z Piazza Colonna 7.45.

Cagliari—Rzym (codzienna): poniedziałki, środy, piątki; soboty. Odlot z Cagliari g. 8, przylot do Rzymu 11.45. Autobus do portu lotniczego w Cagliari odchodzi z Largo Carlo Felice N. 9 o g. 7 (wtorek i czwartek); odlot z Cagliari g. 11.45, przylot do Rzymu 15.30: II-gi autobus do portu lotniczego w Cagjari z Largo Carlo Felica 9 o g. 10.45.

Cagliari—Tunis (wtorki i czwartki): odlot z Cagliari g. 13.30, przylot do Tunisu g. 16. Autobus do portu lotniczego w Cagliari odchodzi z Largo Carlo Felice N. 9 o g. 12.30:

Tunis—Cagliari (wtorki i czwartki): odlot z Tunisu g. 8.30, przylot do Cagliari g. 11. Autobus do portu lotniczego w Tunisie odchodzi z Avenue Roustan N. o g. 7.30:

Rzym—Palermo—Tunis (poniedziałki i soboty): odlot z Tunisu g. 8, przylot do Palermo 10.45, odlot 11.30, przylot do Rzymu 15.15. Autobus do portu lotniczego w Ostji odchodzi z Piazza Colonna o g. 7.45.

Tunis—Palermo—Rzym (poniedziałki i soboty): odlot z Tunisu o g. 8, przylot do Palermo 10.45, odlat 11.30, przylot do Rzymu 15.15. Autobus do portu lotniczego w Tunisie odchodzi z Avenue Roustan N. 11 o g. 7.

Rzym—Tunis (środy i piątki): odlot g. 8.45, przylot do Tunisu 14. Autobus do portu lotniczego w Ostji odchodzi z Piazza Colonna o g. 7.45.

Tunis—Rzym (środy i piątki): odlot g. 8.30, pzylot do Rzymu 13.45. Autobus do portu lotniczego w Tunisie odchodzi z Avenue Roustan Nr. 11 o g. 7.30.

Brindisi—Ateny—Konstantynopol: (linja nieczynna do 10 stycznia 1931).

Konstantynopol—Ateny—Brindisi: (nieczynna do 10 stycznia 1931).

Brindisi—Ateny—Wyspa Rodos: (nieczynna do 28 lutego 1931).

Rodos—Ateny—Brindisi: (nieczynna do 28 lutego).

Rodos—Ateny—Konstantynopol: (nieczynna do 28 lutego 1931).

Konstantynopol—Ateny—Rodos: (nieczynna do 28 lutego 1931).

Brindisi—Valona: (wtorki, czwartki, soboty): odlot g. 10, przylot g. 11.

Valona—Brindisi (wtorki, czwartki, soboty): odlot g. 13, przylot g. 14.

Valona—Tirana (wtorek, czwartek, sobota): odlot g. 14.30, przylot g: 15:30.

Tirana—Valona (wtorek, czwartek, sobota). odlot g. 9, przylot g. 10.

Valona—Argirocastro (wtorek, czwartek, sobota): odlot g. 11.30, przylot 12:05.

Argirocastro—Valona (wtorek, czwartek, sobota): odlot 12.20, przylot 12.55.

Tirana—Scutari (poniedziałek, środa, piątek): odlot 14.45, przylot 15.30:

Scutari—Tirana (wtorek, czwartek, sobota): odlot 8, przylot 8.45.

Tirana—Korica (poniedziałek, środa, piątek): odlot 9, przylot 10.

Korica—Tirana (poniedziałek, środa, piątek): odlot 13.30, przylot 14.30.

N. B. — W niedzielę linje powietrzne nieczynne.

KREDYT I FINANSE

Banki emisyjne (od I. VII. 1926 — Banca d'Italia *)

Data	obieg i rezerwy			główne operacje				
	Obieg biletów bankowych	Bilety skarbowe	Zapas kruszcowy	Portfel wekslowy	Pożyczki	Kredyt otwarty	Wkłady na rach. bież. oproc.	Rachunek bież. Skarbu w Banca d'Italia.
Koniec roku								
1914	2.936,0	657,2	2.738,6	995,0	1208,9	312,8	388,9	196.2
1918	11.750,3	2,124,1	2.335,9	1.307,3	936,3	1.172,9	802,2	256.1
1919	16.281,3	2,270,2	2.044,9	2.044,0	1.574,5	1.903,4	726,1	31.1
1920	19.731,6	[illegible]	2.077,8	4.256,5	2.817,8	1.689,0	875,7	325.4
1921	19.208,9	2.267,0	2.998,7	5.181,1	4.839,2	1.981,3	931,3	1.047.3
1922	18.012,0	2,267,0	2.041,5	6.178,6	3.105,5	1.093,9	1.231,4	582.9
1923	17.246,5	2.427,7	1.847,4	7.996,6	3.387,7	1.293,4	1.190,7	2.011.4
1924	18.114,2	2.400,0	1.826,0	9.191,2	3.157,6	1.771,5	1.191.1	807.2
1925	19.349,6	2.100 0	2.040,9	10.041,6	3.915,0	1.284,2	1.001,3	1.505.7
1926	18.340,1	1.793,0	2.478,5	8.016,1	2.633,6	801,1	1.431,2	95 2
1927 grudz.	17.992.1	783.0	12.105.9	[illegible]	1.604.5	657.3	2,066.7	105.7
1928 grudz.	17.295.4	161.0	11.070.3	3.720.3	1.761.3	716.1	1.525.2	300.0
1929 stycz.	16.589.4	157.0	10.795.4	3.581.0	1.228.6	534.6	1.914.9	300.0
„ luty	16.197.3	120.0	10.575.2	3.475.1	1.730.2	599.4	1 740.5	300.0
„ marzec	16.396.0	117.0	10.460.2	3.699 1	1.514.5	463.1	[illegible]	300.0
„ kwiecień	16.274.2	104 0	10.004.9	3.730 5	1.792.9	530.6	1.313.5	300.0
„ maj	16.250.9	[illegible]	10.036.5	3 681.1	1.428.4	603.2	1.249.8	300.0
„ czerw.	16.753.1	96.0	10.078.2	4.010,2	1.994.3	525.9	1.002.7	300.0
„ lipiec	16.887.3	96.0	10.094.4	3.892.5	1.327.0	543.0	1.228.8	300.0
„ sierpień	16.701.1	96.0	10.130.6	3.843.3	1.558.7	405.8	1.226.3	300.0
„ wrzesień	16 916.3	90.0	10.240.0	3.765.9	1.667.1	513.2	1.030.7	300.0
„ paździer.	16.977.5	83.0	10 376.6	3.838.0	1.597.8	447.3	1.059.3	300.0
„ listopad	16.828 2	80.0	10.356.5	3.887,2	1 307 1	416.1	1.005.9	300.0
„ grudz.	16,774.3	80.0	10,341 3	4,318,7	1.802.2	602.8	1.082.1	300.0
1930 styczeń	16.329.2	76.0	10.000,0	3.542.7	1 120.2	449.5	1.259.9	300.0
„ luty	16 094.8	73,0	10.045 [illegible]	3.246.2	1.368,0	462.9	1.199.6	300.0
„ marzec	16.321.5	73.0	10.060 0	3.044.8	1.329.6	448.6	987.4	300 0
„ kwiecień	16.062.4	73.0	10.229 3	2.975.3	1.383.6	467.2	1.046.6	300.0
„ maj	15.94 .4	67.8	[illegible]	2.865.1	1.074.9	425.2	1.120.4	300.0
„ czerwiec	15 846.1	—	10.100.9	2.891.0	1.608.9	488 4	1.010.2	300.0
„ lipiec	16.182.1	—	10.289.9	2.781.3	1.072.8	489.8	1.359.0	300.0
„ sierpień	16.074.2	—	10.334,[illegible]	2.783.8	1.145.3	380.3	1.293.6	300 0
„ wrzesień	16.171.7	—	10.260.1	2 820.5	1.317.0	473.1	1.242.7	300.0
„ paździer.	17.737.9	—	10.185 3	2.791.8	1.524.8	406.3	1.292.6	300 0
„ listopad	15.678.8	—	9.796.1	2.860.2	1 489.9	424.2	1.176.1	300.0
„ grudz.	15.680,5	—	9.624.3	3.946.0	1.661.7	700.6	1.420.4	300 0
1931 styczeń	15.212,3	—	9.337,0	3.860.3	1.178.1	423.1	1.804.0	300 0

*) Przywilej emisji banknotów, który dawniej przysługiwał 3 bankom poczynając od 1 lipca 1926 r. przysługuje jedynie Banca d'Italia.

STOPA PROCENTOWA.

(I saggi d'interesse).

W „Gazetta Ufficiale" został ogłoszony dekret ministerjalny, ustanawiający na 1931 rok wysokość oprocentowania sum składanych w Kasie depozytowej i pożyczkowej oraz oprocentowania pożyczek udzielonych przez wspomnianą Kasę.

Nadto ogłoszono dekret Ministra Finansów, ustanawiający na 1931 rok stopę procentową dla sum, składanych w Pocztowych Kasach Oszczędności na książeczki imienne lub na okaziciela w wysokości:

a) dla wkładek, składanych w Italji i w kolonjach — 3% netto.

b) dla wkładek, pochodzących z zagranicy — 4,8% netto.

Notowania średnie walut na giełdach italskich

Data	Francja	Szwajcarja	Londyn	Berlin	Nowy Jork	Polska	Złoto
Średnio 1925	119.72	484.92	121.15	5.99	25.09	—	584.73
„ **1926**	83.43	500.72	125.87	6.18	25.93	—	400.20
„ 1927	76.96	377.48	95.28	4.66	19.61	—	378.33
„ 1928	74.60	366.31	92.56	4.54	19.02	—	367 02
Luty 1929	74.63	367.49	92.70	4.54	19.09	214	368.28
Marzec	74.60	367.37	92.66	4.53	19.09	214	368.32
Kwiecień	74 63	367.65	92.68	4.53	19.09	214	368.27
Maj	74.63	367.85	92.64	4.54	19.09	214	368.38
Czerwiec	74.73	367.84	92.67	4,56	19.10	214	368.52
Lipiec	74.86	367.80	92.74	4.56	19.10	214	368.58
Sierpień	74.87	368.01	92.73	4.55	19.10	214	368.61
Wrzesień	74.83	368.31	92.68	4.55	19,10	214	368.61
Październik	75.06	369.40	92.98	4.56	19.10	214	368.46
Listopad	75.22	370.46	93.15	4.57	19.09	214	368.40
Grudzień	75.25	371.39	93.23	4.57	19.10	214	368 43
Styczeń 1930	75 09	369 72	93.03	4.57	19 10	214	368.44
Luty	74.81	368.60	92.88	4.56	19.09	214	368.43
Marzec	74.71	369.32	92 84	4.56	19.09	214	368.3[illegible]
Kwiecień	74.76	369.69	92.78	4.55	19.08	214	368.09
Maj	74 83	369.30	92.71	4.55	19.08	214	368.10
Czerwiec	74.91	369.73	92.76	4.56	19.09	214	368.3[illegible]
Lipiec	75.10	370.92	92.89	4.56	19.09	214	368.32
Sierpień	75.10	371.18	92.98	4 56	19.09	214	368 3[illegible]
Wrzesień	75.00	370.65	92.83	4.55	19.08	214	368.32
Październik	74.94	370.95	92.81	4.54	19.09	214	368.32
Listopad	75 04	371.18	92.78	4.55	19.09	214	366.52
Grudzień	75.01	370.45	92.72	4.55	19.09	214	368.36
Styczeń 1931	74.89	369.87	92.74	4.55	19.10	214	368.52

Parytet: 1 fr. szw. = 3.622127 lir. it., 1 złoty = 2.131442 lir. it., 1 f. szt. = = 910.46542 lir. it. 1 dol. St. Zj. = 19.00019 lir. it., 1 mk. niem. = = 4.625095 lir. it.

CENY

Wskaźniki cen hurtowych

(podług notowań Prowincjonalnej Rady Gospodarczej w Medjolanie)
(podstawa 1913 = 100)

Lata i miesiące		Według rodzaju obróbki				Według rodzaju handlu				Wskaźnik cen w złocie
		Surowce przemysłowe	wyroby półobrobione	wyroby gotowe	artykuły rolne krajowe	wyroby krajowe	artykuły przywozowe	artykuły wywozowe	wskaźnik ogólny	
Liczba otwarów		26	52	12	26	83	48	23	125	
Średnio	1927	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	1928					517.15	550.58	496.88	526.67	139.4
	1929	490.20	449.21	512.18	530.72	484.59	506.06	479.62	491.36	133.9
	1930	464.19	449.92	513.92	508.76	475.12	491.75	452.84	480.69	130.5
	1929	383.51	403.70	439.92	413 39	406.88	424.39	356.10	411.04	111.6
Czerwiec	„	463.08	444.52	522.19	512.52	475.97	489.93	444.31	480.35	130.3
Lipiec	„	462.13	445.00	575.25	501.53	471.04	490 75	439.47	477.27	129.5
Sierpień	„	462.06	445.69	505.08	489.34	466.29	490.56	435.17	474.05	128.6
Wrzesień	„	457.26	449.75	501.63	479.72	463.34	587.30	435.91	472.31	128.1
Paździer.	„	449 23	449.57	496.59	481.89	463.32	483.69	443 65	470.19	127·6
Listopad	„	441.69	444.75	486.28	479 61	458.24	476.62	436.96	464.23	126 0
Grudzień	„	438,06	441.00	475.37	474.78	453.55	467.89	422.69	459.18	124.6
Styczeń	1930	436.00	437.64	466.18	464.40	448.13	465.84	409.59	453.21	123.0
Luty	„	424.33	433.55	461.21	447.66	440.05	457.33	396 94	444.54	120.7
Marzec	„	410.42	429.78	452.93	538.07	431.95	450.36	385.12	436.49	118.5
Kwiecień	„	404.15	422.18	450.14	426.89	422.86	446.12	371.91	429.24	116.6
Maj	„	398.01	411.54	438.27	418.45	412.15	437.64	360.58	419.90	114.1
Czerwiec	„	389.63	402.19	429.34	415.29	405.64	430.14	348.00	412.49	112.0
Lipiec	„	375 81	392.25	422.93	404.84	394.66	420.24	333.27	401.50	109.0
Sierpień	„	370.83	394.64	431.41	413 48	399.89	413.31	344.47	402.58	109.3
Wrzesień	„	365.37	389 57	436.61	409.93	397.63	406.40	344.75	398 30	108.1
Paździer.	„	348.87	381.65	442.08	390.97	386.98	392.85	336.16	386.60	104.9
Listopad	„	343.36	377.97	433.18	373.77	377.01	389.83	327.71	379.03	102.9
Grudzień	„	336.37	371.46	414.80	356.88	365.66	382.65	314 73	368 63	100.1
Styczeń	**1931**	331,45	365.02	408.18	347.90	358.01	377.97	308.26	361.86	98.2

WYSTAWY I TARGI

WYSTAWA RADJOWA W MEDJOLANIE.

(Esposizione Radiofonica a Milano).

W dniu 11 października r. b. odbyła się uroczystość inauguracji II Narodowej Wystawy Radjowej, przy udziale pp. Komendanta Jaracha, prefekta Medjolanu, gr. uff. Liveraniego, kom. Guerrieri przedstawiciela Dyrekcji Poczt i Telegrafów, przedstawiciela Podesty, przedstawiciela Sekretarza Federalnego, Komitetu Wykonawczego Wystaw i licznych zaproszonych gości.

Inż. Montu przemówił w następujących słowach:

„Druga Wystawa Radjowa, urządzona z inicjatywy Grupy Wytwórców Radjo-aparatów i Italskiego Stowarzyszenia Radjotechnicznego jest aktem odwagi i jednocześnie wiary. Nie bacząc na kryzys, gnębiący wszystkie działy przemysłu współczesnego i na brak jakiegokolwiek poparcia ze strony sfer rządowych, italski przemysł radjowy zdołał, kosztem olbrzymich ofiar, uczynić znaczne postępy i dotrzymać kroku konkurencji zagranicznej.

W pierwszej linji pragnę zwrócić uwagę na fakt, iż Komitet Wykonawczy postanowił przyjmować na wystawę jedynie i wyłącznie aparaty, wykonane przez wytwórców, których nazwać można wytwórcami narodowymi w ścisłem znaczeniu.

Radjo — rozpowszechnione dziś na całym świecie i wśród wszystkich warstw społecznych, ma jeszcze dwóch potężnych wrogów, jakimi są niepomyślne wpływy atmosferyczne i wpływy lokalne. Pierwsze zjawiają się sporadycznie i dotychczas nie wynaleziono jeszcze odpowiedniego sposobu dla ich uniknięcia; drugie natomiast mają charakter stały, lecz mogą być zwalczane przy pomocy specjalnych urządzeń. Ze względu na powyższe, Komitet zgromadził w specjalnym pawilonie doświadczalne przyrządy, wywołujące przeszkody w funkcjonowaniu radja i jednocześnie szereg wykresów, ilustrujących najlepsze sposoby ich usuwania.

W jednym z salonów Italskie Stowarzyszenie Radjotechniczne wystawiło kompleks aparatów telewizyjnych nadawczo-odbiorczych, zbudowany przez jednego z członków. Telewizja znajduje się dziś jeszcze w stadjum doświadczalnem, nic więc dziwnego, iż wystawione aparaty są jeszcze nieco prymitywne. Jesteśmy jednak przekonani, iż przeprowadzone w czasie wystawy doświadczenia obudzą ogólne zainteresowanie, zwłaszcza jeżeli zdołamy wyobrazić sobie niewątpliwe postępy, jakie wynalazek ów uczyni w najbliższej przyszłości. Wystarczy porównać pierwsze odbiorniki radjowe z przed kilku zaledwie laty z doskonałemi pod każdym względem dzisiejszemi aparatami, wyrabianemi w Italji, by móc z zupełną pewnością oczekiwać szybkiego udoskonalenia aparatów telewizyjnych, które niewątpliwie staną się również przedmiotem użytku codziennego.

Notowania ważniejszych akcyj

na giełdach: w Medjolanie, Turynie, Genui, Rzymie i Tryjeście
(podług danych Centralnego Instytutu Statystycznego)

NAZWA PRZEDSIĘBIORSTW	Kapitał (w miljard.)	Wartość nominalna (w lir.)	Ilość akcyj (w miljard.)	Przeciętne kursy (w lirach)																
				Wrzesień 1929	Październik	Listopad	Grudzień	Styczeń 1930	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Listopad	Grudzień	Styczeń 1931
Banca d'Italia	240	800	300	1858	1805	2002	1921	1993	2036	1998	1949	2000	1816	1758	1757	1600	1658	1644
Banca Commerciale	700	500	1400	1363	1333	1353	1360	1428	1447	1389	1427	1421	1421	1417	1417	1404	1407	1404
Credito Italiano	400	500	800	792	779	793	765	788	800	757	767	770	800	794	780	740	749	741
Ferrovie Mediterranee	90	350	258	731	751	755	699	692	705	705	683	723	662	616	578	487	527	515
Ferrovie Meridionali	189,6	500	579	1149	1214	1217	1200	1178	1183	1186	1219	1374	1133	1075	1075	795	887	804
Navigazione Generale Italiana	600	500	1900	511	499	507	510	495	493	479	482	500	502	501	502	493	494	441
Cosulich	250	200	1250	92	85	84	82	94	90	88	80	89	85	84	90	86	87	86
Cotonificio Turati	32	200	160	770	620	620	500	534	526	490	490	490	420	406	408	340	396	334
Cotonificio Val d'Olona	18	200	50	481	520	504	460	440	436	410	418	400	330	330	330	290	310	260
Cotonificio Valle Seriana	12	250	48	400	400	400	400	390	400	390	376	374	370	370	330	280	320	260
Manufattura Rossari e Vorzi	25	250	100	800	860	818	770	810	820	856	780	790	614	590	550	440	500	446
S. N. I. A. Viscosa	1000	150	6666	84	65	71	55	64	62	53	68	66	50	46	40	31	40	37
Cascami Seta	63	300	210	1010	920	930	734	790	810	770	7[illegible]0	774	590	550	540	428	480	510
Lanificio di Gavardo	8	200	40	900	850	870	870	870	860	830	790	800	750	750	750	640	670	620
Terni (elettr. e industr.)	600,7	400	1502	391	388	398	395	409	407	389	384	373	365	388	[illegible]	376	383	376
Montecatini	500	100	5000	260	248	250	240	252	258	254	247	244	215	204	209	192	194	198
Iva	150	200	750	225	222	216	215	224	226	221	204	202	206	204	217	207	214	208
Metallurgica Italiana	60	100	600	205	210	215	194	201	174	170	174	174	166	168	170	148	170	144
Elba	60	40	1500	48	49	50	49	50	52	52	48	49	47	46	47	44	46	44
Breda	100	250	400	124	116	122	124	122	126	130	118	120	106	104	106	76	87	70
Fiat	400	200	2000	459	424	418	325	360	377	344	390	394	319	263	251	208	233	238
Edison	712,5	375	1900	860	824	806	768	794	814	796	772	761	697	678	681	624	653	631
Italiana Industria Zucchero indigeno	40	200	200	765	772	787	7[illegible]5	748	769	835	792	891	839	833	805	790	795	819
Ligure-Lombarda Raffineria Zuccheri	75	200	375	838	895	912	8[illegible]5	883	900	904	926	927	868	887	919	839	870	839
Eridania	45	150	300	470	471	469	4[illegible]0	439	453	454	465	480	422	406	404	337	370	349
Romana Beni Stabili	80	200	400	637	639	667	6[illegible]4	643	679	651	644	651	607	594	570	446	476	523

Kończąc, wyrażam gorące życzenie, by genjusz italski wzbogacił i tę nową, najlepsze nadzieje rokującą naukę".

Następnie rozpoczęło się zwiedzanie wystawy, a więc: pawilonu aparatów wywołujących sztuczne przeszkody w funkcjonowaniu odbiorników radjowych wspaniałego salonu E. I. A. R., zawierającego niezmiernie ciekawe wykresy oraz zbiór przyrządów do usuwania rzeczonych przeszkód.

Prefekta witali uroczyście: dyrektor E. I. A. R: inż. Chiodelli, inż. Gatti, kom Besozzi i Ferrieri. Następnie Prefekt zwiedził stoiska firm: Chiappo z Turynu, Magnadina, Zenith, inż. Giambrocono; S. I. T. I., Radio-Mazza, Radiodina; Allocchio & Bacchini, Cine-meccanica, Safar; Ducati, inż. Ramazzotti, Unda; Ansaldo Lorenz, Microfarad. Długo rozmawiał z wystawcami i okazał żywe zainteresowanie się jakością ich eksponatów.

W ciągu dziewięciu dni od dnia inauguracji odwiedziło wystawę przeszło 10.000 osób. Liczba zwiedzających okazała się znacznie wyższa od ustalonej w ubiegłym roku.

W dniu 17 października wieczorem inż Artur Castellani wygłosił odczyt o „Telewizji", z demonstracjami doświadczalnemi. Audytorjum składało się z przeszło pięciuset słuchaczy.

Chociaż liczba wystawców nie przewyższyła ilości z roku ubiegłego, należy jednak przyznać, że II wystawa wykazała, w porównaniu z pierwszą, znaczne udoskonalenia wystawionych aparatów. Stwierdzili to bezstronnie znawcy, przybyli z zagranicy do Medjolanu. Nie ulega wątpliwości, iż doskonałość i precyzyjność wykończenia radjoaparatów italskich nie obawia się konkurencji najsłynniejszych wyrobów zagranicznych.

WYSTAWA ZOOTECHNICZNA W MEDJOLANIE

(Mostra Zootecnica a Milano).

Wystawa zootechniczna odbędzie się w r. b. w Medjolanie po raz trzeci.

Na wystawę tę dopuszczone jest także bydło zagraniczne, tak hodowlane jak i rzeźne. W dziale hodowlanym wezmą udział: Anglja, Holandja, Niemcy; Francja, Szwajcarja i Polska. Koszty dopuszczenia na wystawę wynoszą 50 lirów od sztuki; Targi Medjolańskie dają pomieszczenie i słomę oraz zajmują się utrzymaniem czystości w oborach, natomiast wyżywienie bydła odbywa się staraniem i kosztem wystawcy. W roku zeszłym utrzymanie kosztowało 11 lirów dziennie, jednakże, z powodu spadku ceny na paszę w tym roku prawdopodobnie będzie ono tańsze.

Transport bydła korzysta ze zniżki w drodze powrotnej.

Wagony, przeznaczone na wystawę na Targach Medjolańskich, przychodzą na stację Musocco, z której na miejsce Targów przechodzić muszą przez teren prywatny, z którego to tytułu każdy wagon opłaca 127 lirów, oprócz normalnych kosztów transportu.

Zarząd Targów, wychodząc z założenia, że pokaz bydła nie będzie właściwie wystawą, lecz targiem, pozwala na sprzedaż bydła i to z wolnej ręki, bez żadnego narzuconego pośrednika, tak, że każdy właściciel będzie mógł bydło sam sprzedawać, lub powierzyć sprzedaż któremuś z komisjonerów, czy innej osobie. Zatem koszty związane z wystawą nie będą o wiele większe od kosztów przy sprzedaży bydła w halach targowych rzeźnych, gdyż odpadają wszystkie obowiązujące, bardzo wysokie opłaty na targowiskach. Dlatego też w razie powierzenia komisjonerowi sprzedaży naszego bydła hodowlanego lub rzeźnego na wystawie, wystawcy nasi powinni zawierać z nimi specjalną umowę, a nie pracować na warunkach obowiązujących na targowisku.

Oczywiście wysłane bydło musi być zaopatrzone w świadectwa sanitarne, wy-

stawione po dłuższej obserwacji, tak aby nie było niespodzianek przy rewizji naszego bydła przez miejscowych weterynarzy.

Do Jury należeć będzie 2 Italczyków. Jak sądzić można z ogólnej listy osób, powołanych do Jury, wszyscy członkowie są profesorami, albo wyższymi urzędnikami rolnictwa. Poza tem kraj wystawiający ma prawo przysłać do Jury swojego przedstawiciela dla oceny swojego bydła, ale na własny koszt, gdyż Targi Medjolańskie żadnych kosztów z tego tytułu na siebie nie biorą. Jako nagrody przeznaczone są listy pochwalne, dyplomy, medale lub ew. puhary za poszczególne sztuki.

Datę pokazu zootechnicznego działu bydła, ustalono na 1 do 27 kwietnia, tak dla bydła rzeźnego, jak i hodowlanego.

Bydłem hodowlanem naszem interesują się coraz szersze sfery agrarne i oczekują z niecierpliwością otwarcia Targu Poznańskiego. Dlatego pożądanem jest, ażeby Polska odpowiednio skorzystała z tej okazji zaprezentowania swego zwierzostanu.

Jednym z działów wystawy zootechnicznej na Targach Medjolańskich jest wystawa drobiu, która się odbędzie między 12 a 19 kwietnia. Wskazanem by było, aby Polska i w tej wystawie wzięła udział, a mianowicie, aby wystawiła kury, indyki, gęsi i bażanty.

NARODOWE TARGI RZEMIEŚLNICZE WE FLORENCJI.

(Fiera Nazionale dell'Artigianato a Firenze).

W marcu r.b. zostaną otwarte we Florencji Narodowe Targi Rzemieślnicze, mające na celu zapoznanie ogółu społeczeństwa z najlepszemi wyrobami italskich rzemieślników i Drobnego Przemysłu Artystycznego.

Targi obejmować będą następujące działy:

a) ODZIEŻOWY:

1) Kapelusze i czapki,
2) Artykuły mody (futra)
3) Hafty i koronki,
4) Tkaniny,
5) Artykuły toaletowe,
6) Obuwie,
7) Różne.

b) ZDOBNICZY:

1) wyroby z aluminjum,
2) wyroby z bronzu i miedzi,
3) wyroby z ceramiki i terakoty,
4) wyroby z żelaza,
5) wyroby z marmuru, alabastru, gipsu,
6) wyroby z mozaiki,
7) meble i wyroby tapicerskie,
8) wyroby ze słomy,
9) wyroby skórzane,
10) wyroby z kamienia,
11) dywany, gobeliny,
12) wyroby ze szkła i paciorków,
13) wyroby z trzciny,
14) tkaniny ozdobne,
15) Różne.

c) JUBILERSKO - ZŁOTNICZY.

1) klejnoty (złote, srebrne, i t. p.);
2) szlachetne metale obrobione,
3) szlachetne kamienie obrobione,
4) Różne.

d) RÓŻNE.

1) Aparaty elektryczne i mechaniczne,
2) Przybory dla palących,
3) Instrumenty muzyczne,
4) Instrumenty muzyczne precezyjne,
5) Artykuły hygieniczne,
6) Wyroby introligatorskie,
7) Pudełka i futerały,
8) Różne.

Wszelkich informacyj udziela Komitet i Sekretarz Generalny Targów — Florencja, Piazza Giudici N. 3. (Italja).

RÓŻNE

ODCZYT O LOCIE TRANSATLANTYCKIM PRZEZ RADJO.

(Conferenza sul volo trasatlantico alla radio).

W dniu 21 stycznia r.b. Polskie Radjo transmitowało odczyt o italskim locie transatlantyckim, który częściowo był wygłoszony w języku włoskim. W odczycie tym podniesiono znaczenie historyczne tego wiekopomnego czynu i podkreślono, iż przelot oskadry hydroplanów italskich zapoczątkuje nowy okres w rozwoju lotnictwa italskiego. Naród polski, podkreślono w odczycie, chyli czoło przed genjuszem italskim, który zawsze był w Polsce podziwiany. Wyczyn, dokonany przez lotników italskich, świadczy o tem, iż nowy duch ożywia wszystkie dziedziny życia narodowego Italji i że odrodzony naród italski podąża na czołowe miejsce w świecie.

Ponieważ każde wielkie przedsięwzięcie i każdy etap w pochodzie cywilizacyjnym narodu, znaczone są krwią pionierów, należy przypomnieć, iż w czasie przelotu transatlantyckiego pięciu lotników italskich znalazło śmierć, a wśród nich kapitanowie Boer i Barbacinti. Stali się oni bohaterami nietylko Italji, ale wszystkich narodów cywilizowanych. Bohaterowie ci winni być zapisani do wielkiej księgi chwały światowej, podobnie jak ci, co zginęli w wyprawie sterowca „Italia" na biegun północny.

Naród polski przesyła narodowi italskiemu swe najserdeczniejsze wyrazy radości z powodu dokonanego przelotu transatlantyckiego i zapewnia zaprzyjaźniony naród, z którym łączą go liczne tradycje historyczne i węzły kulturalne, o swej gorącej przyjaźni.

W PORTO NATAL
W obecności J. E. Min.
BALBO, VALLE
i wszystkich uczestników przelotu nad Atlantykiem odbyło się odsłonięcie pomnika ku uczczeniu pamięci Carlo del Prete.

Łódź pneumatyczna.

Kabina radjowa samolotu atlantyckiego

LOT OKRĘŻNY DOKOŁA AFRYKI.

UCZESTNICY LOTU

Franco Mazzotti

Samolot sportowy „FIAT" A. S. 2.

Mario Rassini

Francis Lombardi

Mapka przelotu Rzym - Capstadt:

KRONIKA KULTURALNA — RASSEGNA CULTURALE

UROCZYSTOŚCI KU CZCI WERGILJUSZA W POLSCE.

(SOLENNITÀ COMMEMORATIVE IN ONORE DI VIRGILIO IN POLONIA).

Zapowiedziany przez tow. Dante Alighieri cykl odczytów o Wergiljuszu rozpoczął dn. 15 stycznia prof. Giovanni Maver wykładem italskim p. t. Sfery zainteresowań współczesnej literatury italskiej. Prof. rzymski wziął asumpt z rocznicy Wergiljusza, która nabrała w Italji nadspodziewanie głębokiej treści, aby scharakteryzować zasadnicze zmiany, dokonywujące się w psychice nowej Italji. Mamy tam niewątpliwie do czynienia z prądem syntetycznym, dążącym do ściągnięcia niejako starożytności ku nam i ożywienia w kulturze współczesnej tych wszystkich pierwiastków bujnych i płodnych, jakie zawarte są w spuściźnie klasycznej.

Następny odczyt wygłosił w dn. 22 stycznia prof. Kazimierz Michałowski, który jest pierwszym przedstawicielem archeologji klasycznej w Uniwersytecie Warszawskim. Tematem odczytu prof. Michałowskiego był stosunek Wergiljusza do sztuk pięknych.

W dn. 29 stycznia, trzeci z kolei odczyt wygłosił dr. Witold Kozłowski, radca M. S. Z., p. t. „Wergiljusz i Dante", a w dn. 5 lutego prof. Konrad Górski wygłosił prelekcję o Wergiljuszu w Polsce.

Zakończenie cyklu wergiljańskiego, które odbyło się dn. 12 lutego przybrało charakter podniosłej uroczystości. W auli uniwersytetu Warszawskiego zabrał głos prezes tow. Dante Alighieri, ks. Włodzimierz Czetwertyński, który wyraził podziękowanie wszystkim prelegentom, oraz powitał przybyłego na tę uroczystość p. ministra spraw zagranicznych, Zaleskiego.

Na katedrę wszedł witany oklaskami p. minister i wygłosił następujące przemówienie:

„Z prawdziwą przyjemnością muszę stwierdzić, że uczczenie rocznicy Wergiljusza w Polsce nie sprowadza się jedynie do hołdu, który uczeni nasi, narówni z uczonymi całego świata, złożyli przy tej okazji poecie w szeregu specjalnych dzieł i wydawnictw zbiorowych. O ile wiem, ten nasz dorobek naukowy przedstawia się pięknie i pokaźnie, ale zainteresowanie, z jakiem w szerokich kołach publiczności spotkał się cykl odczytów, urządzonych przez Towarzystwo Dante Alighieri, dowodzi czegoś więcej, dowodzi, że tematy poruszane w związku z twórczością Wergiljusza mają dla nas urok szczególny i że poeta, mimo dzielących go od nas dwóch tysięcy lat, nie przestał być dla nas kimś żywym i bliskim. Obchodzi nas Wergiljusz dlatego, że w rozwoju kultury łacińskiej i związanej z nią naszej kultury odegrał on rolę wyjątkową i że jest on jakby jednym z jej elementów. Kształciły się na nim wszystkie pokolenia inteligencji w ciągu dwudziestu wieków, a każde z tych pokoleń znajdowało u niego strawę duchową, dostosowaną do potrzeb i gustów swej epoki. Kształciły się na Wergiljuszu również wszystkie pokolenia inteligencji polskiej i nasiąkła nim cała nasza kultura. Jego ideał człowieka przypaść nam musiał bardzo do serca: dla Wergiljusza takim ideałem jest żołnierz - rolnik a przytem poeta, lecz to, co odpowiadało naszemu usposobieniu, to dzięki Wergiljuszowi nabrało u nas walorów czysto łacińskich, zawody te bowiem, rolnictwo, poezję i żołnierkę, brał on w rozumieniu głęboko moralnem i nawet mistycznem. Jak bardzo zaś ta nauka nas przejmowała, świadczy fakt, że od wieku XVI-go poczynając wydaliśmy samej tylko Eneidy pięć przekładów poetyckich. Nie wiem, czy jest naród, który ilość tę przewyższył.

Jest to szczegół niezmiernie charakterystyczny dla naszego ustosunkowania się do kultury łacińskiej wogóle. Szczegół ten dowodzi jak była wytrwała, ciągła i twórcza praca nasza nad przyswajaniem sobie tej kultury. Przyjęliśmy kulturę łacińską świadomie, z tem większego podziwu godną intuicją, że stało się to w chwili największej depresji tej kultury, a przeciwnie, podczas przemożnej ekspansji bizantynizmu, który ludziom wstępującym na widownię dziejów otwierał szlaki, zdawało się, szersze i gładsze. Zdecydowaliśmy się więc na kierunek zachodni wbrew oczywistym wskazaniom chwili dziejowej. Ale dzięki temu jedynie stworzyliśmy swoją indywidualność, dzięki temu istniejemy. Ta ścisła łączność z kulturą łacińską opiera się do pewnego stopnia na naszem usposobieniu przyrodzonem, zdobyć ją jednak musieliśmy wysiłoną i twórczą pracą nad sobą. W wieku XVI-ym byliśmy już soba w całej pełni. Stosunkowo łatwo przeszliśmy kryzys moralny tego wieku, kryzys, który u narodów sąsiednich powodował dotkliwe rozłamy wewnętrzne i polityczne przewroty. My natomiast wynieśliśmy z tego kryzysu cało nietylko naszą religię, ale i poczucie tolerancji dla innych wyznań. Szczycimy się słusznie, że pośród narodów Zachodu stanowiliśmy wyjątek i nie zaznaliśmy wojen religijnych. Mogliśmy zato odegrać decydującą rolę w obronie chrześcijaństwa i kultury zachodniej. To wszystko świadczyło, że w kulturze Zachodu stanowimy już czynnik twórczy, współrzędny z innemi narodami. Świadczy o naszej indywidualności własnej i o roli odrębnej w tej kulturze jeszcze jeden fakt, na który wielki zawsze musimy kłaść nacisk. Polska, przyswoiwszy sobie kulturę łacińską i broniąc tej kultury w walkach z przemożnym naporem od wschodu i zachodu, nie zatraciła nigdy zdolności rozumienia swych sąsiadów bliższych i dalszych. Owszem możnaby o Polsce powiedzieć, że wyrobiła ona w sobie właściwości cywilizacyjne w wysokim stopniu i że kultura łacińska w postaci tylko przez Polskę urobionej miała siłę ekspansji wobec bizantynizmu, a tylko przez Polskę na wschód i północ niesiona nie pociągała za sobą wynarodowienia ludów, które zostały dla Zachodu zjednane całkowicie, jak Litwa, albo przynajmniej w tym kierunku nastawione, jak Ukraina.

Kiedy się zastanawiamy nad wytycznemi naszych dziejów i uświadamiamy sobie ten nasz wysiłek twórczy w powszechnej pracy cywilizacyjnej zachodu, pamiętać powinniśmy o jednem. Im bujniej rozrastała się nasza własna indywidualność narodowa, tem wyróżniej zaznaczał się zawsze u nas związek z macierzą łacińską. W czasach, gdy Polska wydawała wielkich twórców literatury i niedoścignionych mistrzów słowa polskiego, w epoce Kochanowskich, Orzechowskich, Skargów, wydawała ona również autorów neołacińskich największej miary światowej, którzy, jak Maciej Sarbiewski, uzyskali w tej dziedzinie nieustąpioną dotychczas nikomu palmę pierwszeństwa. Gruntowne wykształcenie klasyczne posiadali nasi wielcy romantycy, a ostatnim utworem Adama Mickiewicza była oda łacińska, napisana w r. 1854 na cześć Napoleona III z powodu zdobycia Bomersundu w wojnie krymskiej. Niemniej życi byli z kulturą łacińską wielcy pisarze ostatnich lat: Sienkiewicz, Wyspiański i Kasprowicz.

Nawiązując do tego, co zaznaczyłem na początku, jeszcze raz pragnę podkreślić, że wszystko, co utwierdza świadomość naszego udziału w kulturze łacińskiej, posłużyć tylko może ku wzmożeniu naszych walorów moralnych, a w osobie dzisiejszego prelegenta witam największego w Polsce znawcę tej kultury, który położył niepożyte zasługi dokoła krzewienia jej u nas i reprezentowania nas w jej świetle u obcych".

Na zakończenie znakomity uczony prof. Zieliński, wygłosił w języku italskim odczyt o tragedji macierzyństwa i o stosunku Wergiljusza do tego problematu na tle kultury antycznej. Prof. Zieliński zaznaczył, że odczyt jego ogranicza się właściwie do interpretacji tylko 4 wierszy „Eneidy", a mianowicie do słów Dydony w Eneidzie, kiedy ta wyraża żal, że Eneasz, opuszczając ją, nie zostawił jej po sobie potomka, którego istnienie byłoby dla niej dostateczną osłodą, by nie kończyć życia samobójstwem. W tych słowach zawiera się cała treść tragiczna, jaką starożytność nadawała macierzyństwu, poza prawnem łożyskiem małżeństwa. W porównaniu Owidjusza z Wergiljuszem — tych dwóch przedstawicieli poezji rzymskiej, osobistość Wergiljusza nabiera charakteru siły uczuciowej i głębokości przekonań. Te cechy poety — kończy prelegent — czyniły go najodpowiedniejszym wyrazicielem dążeń Augusta, który za cel sobie postawił odrodzić i wzmocnić walory moralne społeczeństwa rzymskiego.

NA FORUM ROMANUM.

(Al Foro Romano).

Na Forum Romanum w Rzymie odnaleziono bardzo starą studnię, która około 7-go, czy 6-go wieku przed Chrystusem, została zasypana ziemią, kośćmi zwierzęcemi, kawałkami dzbanów i t. p.

Prof. Bartoli, dyrektor wykopalisk na Forum, zbadał dokładnie zawartość i oświadczył, że posłuży ona do określenia czasu budowy pierwszych budynków na Forum, które, jak wiadomo, dzięki odkryciom, poczynionych przez ś. p. Boni'ego, było w czasach przedrzymskich cmentarzyskiem.

KOTWICA RZYMSKIEGO STATKU.

(L'ancora di una nave romana).

W pobliskim porcie w Licata (Sycylja poł.) przy pogłębianiu dna została wydobyta z głębin morza olbrzymia kotwica, wagi około 5 kwintali.

Senator Paweł Orsi, dyrektor Muzeum Archeol. w Syrakuzach udał się do Licata, aby zaopiniować, z jakiego czasu ta kotwica pochodzi. Przypuszczają, że pochodzi ona z okresu drugiej wojny punickiej.

KONKURS NA ITALSKI SŁOWNIK MORSKI.

(Concorso per un dizionario di termini marinari).

Liga morska italska ogłosiła w swoim czasie konkurs na słownik morski i marynarski. Zgłoszono dotychczas 27 prac, które rozpatrzy specjalna komisja, pod przewodnictwem prezesa Ligi — Achillesa Starace.

Nowy słownik posłuży do zitaljanizowania niektórych terminów technicznych nieitalskich a używanych w marynarce.

ODNOWIENIE CENNEGO ARRASU.

(Ristaurazione di un prezioso arrazzo).

Z Città del Vaticano donoszą, że wśród arrasów watykańskich jednym z najsłynniejszych jest niewątpliwie arras, przedstawiający oślepienie czarodzieja Elima, wykonany według kartonu Rafaela.

Jak wiadomo arras ten został częściowo zniszczony przez hordy łupiące Rzym z rozkazu Karola V w r. 1527. Odcięto podówczas połowę arrasu i spalono ją, aby zebrać stopione złoto. Rezultat jednak był tak nikły, że pozostawiono w spokoju resztę arrasu.

Obecnie na życzenie papieża arras ten został odrestaurowany, t. zn. uzupełniono część zniszczoną wedle kartonu Rafaelowskiego, znajdującego się w Brukseli.

MUZEUM SZTUKI KOŚCIELNEJ W SAN GIMIGNANO.

(Il museo dell'Arte Sacra a San Gimignano).

Niedaleko Florencji, w San Gimignano, otwarto niedawno bardzo ciekawe muzeum sztuki kościelnej, zawierające zabytki, pochodzące z okolicznych kościołów.

Znajdują się tu prace artystyczne datujące się od jedenastego stulecia, a między innemi wspaniała Pieta ze szkoły Donatella.

ODKRYCIE PORTRETÓW DANTEGO I PETRARKI.

(Scoperta di ignoti ritratti di Dante e di Petrarca).

W kościele w Pistoji odkryto poza ołtarzem, pochodzącym z siedemnastego wieku, pewną liczbę fresków z trzynastego i czternastego wieku.

Na jednym z nich, malowanym niewątpliwie w połowie czternastego wieku, widnieją dwa portrety do połowy ciała z napisami: „Dante" i „Petrarca". Portrety jednak są tak wierne, że i bez napisów odrazu poznać można, że przedstawiają obu wielkich poetów. Jak przypuszczają rzeczoznawcy, portret Dantego był malowany zapewne już po jego zgonie przez malarza, znającego poetę i przedstawia autora „Boskiej Komedji" w wieku młodzieńczym.

Bardzo cenne te freski są tak zniszczone, że restauracja ich będzie bardzo trudna.

ZAPOTRZEBOWANIA I OFERTY ORAZ PRZESTAWICIELSTWA

471 a. *Groszek, fasolę i soczewicę* — pragnie sprowadzać z Polski italska firma z Luksemburgu i nawiąże stosunki z zainteresowanemi firmami.

472 a. *Ziemniaki, drób i jaja* — pragnie sprowadzać z Polski firma w Chiasso i nawiąże w tym celu stosunki z zainteresowanemi firmami.

473 a. *Oleje roślinne garbarskie* — pragnie sprowadzać z Polski firma w Gallarate i nawiąże w tym celu stosunki z zainteresowanemi firmami.

474 a. *Przędzę z sztucznego jedwabiu (Viscosa) sztuczne włosie, celofan, celulozę, słomkę do wyrobu damskich kapeluszy, stożki do kapeluszy* — pragnie sprowadzać z Polski firma we Florencji i nawiąże w tym celu stosunki z zainteresowanemi firmami.

475 a. *Węgiel kamienny* — pragnie sprowadzać z Polski firma w Genui i nawiąże w tym celu stosunki z zainteresowanemi firmami.

476 a. *Płyn do tępienia owadów*—pragnie sprowadzać do Polski firma z Genui i poszukuje zastępców.

477 a. *Łóżka i meble mosiężne* — pragnie przywozić do Polski firma i nawiąże kontakt z zainteresowanemi firmami.

478 a. *Obuwie* — pragnie sprowadzać do Polski firma z Turynu i poszukuje zastępców.

479 a. *Instrumenty muzyczne i w szczególności harmonje* — pragnie przywozić do Polski firma z Castelfilardo i poszukuje zastępców.

480 a. *Papier przezroczysty „Bogophane"*—pragnie sprowadzać do Polski firma z Rho i poszukuje zastępców.

481 a. *Konserwy z pomidorów* — pragnie sprowadzać do Polski firma z Genui i nawiąże kontakt z zainteresowanemi firmami.

482 a. *Owoce kandyzowane oraz owoce suszone* — pragnie do Polski przywozić firma z Livorno i nawiąże kontakt z zainteresowanemi firmami.

483 a. *Makaron* — pragnie sprowadzać do Polski firma z Torre Annunziata i poszukuje odpowiednich zastępców.

484 a. *Galalit, zoolit, wyroby z imitacji kości słoniowej, celuloidu i t. p.* — pragnie sprowadzać firma z Lodi i poszukuje zastępców.

485 a. *Maszyny do obróbki marmuru* — pragnie przywozić firma z Carrary i poszukuje zastępców.

486 a. *Skóry surowe oraz jutę* — pragnie przywozić do Polski firma z Medjolanu.

487 a. *Wina* — pragnie przywozić do Polski firma z Katanji i poszukuje zastępców.

488 a. *Papier przezroczysty z celulozy „Viscosal"* — pragnie przywozić do Polski firma z Medjolanu i nawiąże kontakt z zainteresowanemi firmami.

489 a. *Konserwy spożywcze i w szczególności konserwy pomidorowe* — pragnie przywozić firma z Neapolu i poszukuje zastępców.

DOMANDE ED OFFERTE DI MERCI E RAPPRESENTANZE

166 b. *Articoli di gomma*—ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tale articolo.

167 a. *Portland cimento* — ditta di Chęciny desidera entrare in relazioni con ditte importatrici di tale articolo.

168 a. *Articoli chimici e farmaceutici, trementina greggia e raffinata, catrame di legno* — ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tale articolo.

169 b. *Piante ed erbe medicinali* — ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tale articolo.

170 b. *Bestiame a corna* — ditta di Rzeszów desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici.

171 b. *Farina di segala*—ditta di Lublino desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici.

172 b. *Parchetti di legno* — ditta di Lodż desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tale articolo.

173 b. *Colori (aquarelli ed olio) per pittori* — ditta di Cracovia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tali articoli.

174 b. *Trifoglio* — ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane esportatrici.

175 b. *Articoli di carta per usi decorativi* — ditta di Cracovia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici.

176 b. *Prosciutti, salumi, salsiccie* — ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici di tali prodotti.

177 b. *Borace* — ditta di Grudziądz desidera entrare in relazioni con fabbriche italiane esportatrici di tale articolo.

178 b. *Suini* — ditta di Varsavia desidera entrare in relazioni con ditte italiane importatrici.